SIMPLON

HANDBUCH UND BEDIENUNGSANLEITUNG

SIE HABEN MIT DIESEM SIMPLON FAHRRAD EIN HOCHWERTIGES QUALITÄTSPRODUKT ERWORBEN.

In diesem Handbuch finden Sie wichtige Informationen rund um Ihr neues Fahrrad. Am Heft Ende befindet sich der Fahrradpass. Dieser ist im Falle einer eventuellen Reklamation zusammen mit dem Kaufbeleg unbedingt vorzulegen.
Achten Sie daher darauf, dass Ihr Fachhändler den Fahrradpass vollständig ausfüllt. Den Fahrradpass (am besten das ganze Handbuch) und den Kaufbeleg daher sorgfältig aufbewahren!

Die freiwillig verlängerte Garantiedauer für den Rahmen bzw. die SIMPLON Gabel können Sie um weitere 24 Monate verlängern, **wenn Sie ihr Rad spätestens 20 Tage nach dem Kaufdatum online unter www.simplon.com registrieren** (nur A, D, CH, FL und Südtirol möglich).

Die richtige Wartung und Pflege ihres Fahrrades ist wichtig, denn nur so wird ein langer störungsfreier Betrieb, optimale Leistung und eine entsprechende Fahrsicherheit ermöglicht.

Wegen der Modellvielfalt und den Ausstattungsmöglichkeiten von SIMPLON, kann dieses Handbuch Informationen enthalten, die nicht für Ihr Rad zutreffen. Bilder und Illustrationen können von den tatsächlich eingesetzten Produkten abweichen und die Beschreibungen können unvollständig sein. Beachten Sie bitte deshalb unbedingt die beiliegenden Anleitungen der von uns eingesetzten Komponenten-Zulieferer.

Nehmen Sie sich bitte Zeit, das Handbuch und Anleitungen sorgfältig durchzulesen. Trotz der Anleitung können und sollten Sie aber nicht gleich versuchen, alle erforderlichen Arbeiten selbst durchzuführen. Ihr SIMPLON Fachhändler hat das erforderliche Werkzeug und Wissen, um Ihr neues Rad lange „gut im Schuss“ zu halten.

Viel Spaß mit Ihrem neuen SIMPLON Rad wünscht Ihnen die

SIMPLON Fahrrad GmbH

KOMPONENTEN EINES FAHRRADS

1	Rahmen	**12**	Nabenschnellspanner	**23**	Speichen
2	Steuersatz	**13**	Felge	**24**	Zahnkranzkassette
3	Lenkervorbau	**14**	Ventil	**25**	Nabendynamo
4	Lenker	**15**	Reifen	**26**	Bremse – Hinterrad
5	Lenkergriff	**16**	Nabe	**27**	Schutzblech
6	Glocke	**17**	Pedal	**28**	Rücklicht
7	Bremshebel	**18**	Tretkurbel	**29**	Gepäckträger
8	Schalthebel	**19**	Umwerfer (vorne)	**30**	Sattelstützen-Höheneinstellung
9	Scheinwerfer	**20**	Kette	**31**	Sattelstütze
10	Bremse – Vorderrad	**21**	Schaltwerk (hinten)	**32**	Sattel
11	Federgabel/Gabel	**22**	Seitenstütze		

Die Fahrradabbildung dient nur zur Darstellung, wo sich die jeweiligen Teile am Fahrrad befinden.
Die Darstellungen brauchen dem tatsächlichen Fahrrad nicht zu entsprechen.

STICHWORTVERZEICHNIS

Impressum:
Herausgeber: SIMPLON Fahrrad GmbH
Gestaltung: Team A5 Werbeagentur, Dornbirn
Beratung: Ingenieurbüro Zedler, Ludwigsburg, Deutschland, www.zedler.de

11. Auflage 2014

INHALTSVERZEICHNIS

1. VOR DER ERSTEN FAHRT

Bitte lesen und berücksichtigen Sie vor der ersten Fahrt unbedingt folgende wichtige Hinweise:

1. Berücksichtigen Sie, dass unsere Fahrräder **für ein maximales Systemgewicht (Rad + Fahrer + Gepäck) von 125 kg ausgelegt** sind. Ausnahme: E-Bikes, Balloonbikes, Reiseräder. (Siehe „Zulässiges Systemgewicht".)
2. Benutzen Sie das Fahrrad gemäß dem **typengerechten Einsatzzweck,** z.B. sind Rennräder nicht für den Offroad-Einsatz gebaut. (Siehe „Einsatzbereich")
3. Sind **Sattel und Lenker richtig eingestellt und fixiert?** Der Sattel sollte so eingestellt sein, dass Sie das Pedal in unterster Stellung mit der Ferse gerade noch erreichen können. Ihr Fachhändler berät Sie über die für Sie ideale Sitzposition. (Siehe „Satteleinstellung" und „Lenkereinstellung")
4. Sind Sie **vertraut mit der Bremsanlage**? Üben Sie zuerst auf sicherem Gelände das Bremsen, bis Sie ein gewisses Bremsgefühl erhalten. Bremspunkt und Bremsdosierbarkeit können bei jedem Rad unterschiedlich sein. Sie müssen instinktiv wissen, wie und welche Bremse Sie mit dem jeweiligen Hebel bedienen (Siehe „Bremsenkunde" und „Bremssysteme").
5. Machen Sie sich ebenfalls mit dem Schaltsystem vertraut. Üben Sie auch richtiges Schalten zuerst auf sicherem Gelände, bis Sie die **Funktionsweise der Schalthebel** und der Schalt-werke kennen (Siehe „Schaltungssysteme").
6. Haben Sie spezielle **Pedale** auf Ihrem Rad, machen Sie sich auch damit vertraut. Bei manchen Systempedalen ist nicht nur der Einstieg, sondern auch der Ausstieg gewöhnungs-bedürftig. (Siehe „Pedale").
7. Kennen Sie den **richtigen Umgang mit der Lichtanlage?** Sie müssen wissen, wie und wo Sie bei eintretender Dunkelheit die Lichtanlage in Betrieb nehmen (Siehe „Lichtanlage").
8. Lassen Sie bei einem Rad mit Federungssystemen von einem Händler die **Federungs-einstellung vornehmen** (Siehe „Federungssysteme").
9. Nehmen Sie sich so rasch wie möglich Zeit und lesen dieses ganze Heft genau und sorgfältig durch.

2. RAD FAHREN MIT SICHERHEIT UND VERANTWORTUNG

IST DAS RAD FAHRSICHER?

Vor jeder Fahrt muss sichergestellt werden, dass das Fahrrad in Ordnung ist. Daher **vor jeder Fahrt folgende Kontrollen** durchführen und eventuelle Fehler vor Fahrtantritt beheben:

- Stimmen Sattel- und Lenkereinstellung?
- Sitzen die Laufräder fest in der Gabel, bzw. im Rahmen?
- Sind der Sattel und die Sattelstütze fest?
- Sind Lenker und Vorbau fest?
- Funktionieren die Bremsen einwandfrei? Stimmt die Ein-stellung und sind die Bremsflächen sauber und frei von Fett?
- Funktioniert die Lichtanlage vorne und hinten korrekt?
- Sind die Reifen unbeschädigt und passt der Luftdruck?
- Prüfen Sie bei einem gefederten Rad, ob die Federelemente wie gewohnt ein- und ausfedern.

Neben diesen ständigen Kontrollen müssen auch **regelmäßig generelle Kontrollen** durchgeführt werden:

- Sind alle Schrauben fest angezogen?
- Sind die Tretkurbeln festgezogen?
- Hat das Tretlager oder der Steuersatz einen Fehler?
- Ist die Kette o.k. und geschmiert?
- Sind alle Speichen fest?
- Laufen die Räder rund oder haben sie einen Seiten- oder Höhenschlag?

! **GEFAHR:** Sollten die hier genannten Punkte nicht komplett in Ordnung sein, dürfen Sie das Fahrrad nicht benutzen. Ein fehlerhaftes Fahrrad kann zu Unfällen und schweren Verletzungen führen.

Schalten Sie bei schlechter Sicht (Regen, Nebel, Dämmerung, Dunkelheit) rechtzeitig die Fahrradbeleuchtung ein. Reflektoren sind kein ausreichender Schutz bei Fahrten in der Dunkelheit.

RICHTIGES FAHRVERHALTEN

Ihr Fahrverhalten und Können ist wichtig, um **Gefahrensituationen zu vermeiden.**

- Machen Sie sich mit Ihrem Fahrrad vertraut.
- Halten Sie sich immer an die Verkehrsregeln.
- Fahren Sie nicht im toten Winkel von anderen Verkehrsteilnehmern.
- Zeigen Sie rechtzeitig an, wohin Sie abbiegen wollen.
- Rechnen Sie mit den Fehlern anderer Verkehrsteilnehmer.
- Fahren Sie defensiv und den Gegebenheiten angepasst.
- Nehmen Sie Rücksicht auf Fußgänger und Wanderer.
- Fahren Sie nie alkoholisiert oder unter Drogeneinfluss.
- Halten Sie den Lenker stets beidhändig fest.
- Halten Sie den Lenker so, dass Sie stets bremsbereit sind.
- Bremsen Sie möglichst immer mit beiden Bremsen. Beim Bremsen nur mit der Vorderradbremse besteht die Gefahr des Blockierens und dadurch Sturzgefahr.
- Vorsicht auf sandigem Untergrund, Laub oder nasser Fahrbahn. Berücksichtigen Sie die reduzierte Bodenhaftung beim Fahren von Kurven und beim Bremsen. Reduzieren Sie Ihre Geschwindigkeit entsprechend. Es besteht Sturzgefahr.
- Bei nasser Witterung ist die Bremswirkung der meisten Bremssysteme erheblich reduziert. Reduzieren Sie daher die Geschwindigkeit und bremsen Sie rechtzeitig.
- Schalten Sie vor Steigungen rechtzeitig zurück.

Touren auf **Feld- und Waldwegen** sind besonders erlebnisreich. Auf solchen Touren sollten Sie auch folgendes beachten:

- Vor längeren Touren sollten Sie Ihr Fahrrad besonders sorgfältig überprüfen.
- In unbekanntem Gelände besonders vorsichtig fahren. Versteckte Steine, Löcher oder Abgründe können gefährlich sein.
- Achten Sie auf andere Wegbenutzer (Wanderer, Reiter, Radfahrer ...). Fahren Sie so, dass Sie diese nicht erschrecken oder in Gefahr bringen.

- In rauem Gelände ist es sinnvoll, aus dem Sattel zu gehen und Stöße mit den Beinen abzufedern.
- Fahren Sie nicht allein. In einer Gruppe können Sie sich bei Problemen gegenseitig helfen.
- Verlagern Sie bei steilen Abfahrten Ihr Körpergewicht nach hinten um sicherer zu bremsen.

Vorsicht beim Downhill auf dem Mountainbike! Beachten Sie beim Downhill, dass nicht jedes Rad für jede Belastung gebaut ist. Viele Downhill-Passagen können nur von sehr geübten Fahrern gemeistert werden, die sich selbst, Material und Streckenbeschaffenheit genauestens kennen. Bei gekonnter Fahrweise ist auch die Belastung für das Material erträglicher. Überlassen Sie deshalb extreme Downhills den Profis und weichen solchen Strecken aus.

RICHTIGE KLEIDUNG

Es ist sicherer, helle und auffällige Kleidung zu tragen. Achten Sie auch darauf, dass Sie keine weite Kleidung tragen, die an Kette, Rädern, Lenker oder den Pedalen hängenbleiben kann. Benutzen Sie bei längeren Ausfahrten auch eine Hose mit Sitzeinlage und ein Radtrikot. Es sollte selbstverständlich sein, immer einen Helm zu tragen. Dieser sollte den aktuellen Sicherheitsnormen entsprechen. Ihre Augen schützen Sie am besten mit einer fest sitzenden Fahrradbrille vor Insekten, Schmutz und Fahrtwind. Fahren Sie immer mit Schuhen, die Ihre Füße voll umschließen und einen rutschfesten Kontakt zum Pedal haben.

! **ACHTUNG:** Achten Sie vor allem bei der Beinkleidung, dass diese eng anliegt. Mit weiter Kleidung können Sie an Kette, Rädern, Pedalen oder Zahnrädern hängenbleiben, was zum Sturz führen kann.

UNSERE UMWELT

Fahrrad fahren ist eine sehr umweltfreundliche Fortbewegungsart. Damit es so bleibt bitte:

- Nur auf markierten Wegen fahren, wo das Rad fahren erlaubt ist (erkundigen Sie sich im Zweifelsfall). **Quer durch's Gelände** ist grundsätzlich **verboten**. Respektieren Sie Privatgelände.
- **Vermeiden Sie unnötigen Lärm**, denn in der Natur wollen sich alle erholen.
- Hinterlassen Sie **keinen Müll.**
- Verwenden Sie zur Pflege Ihres Fahrrades nur **umweltverträgliche Reinigungs- und Pflegemittel.**
- Passen Sie Ihre Fahrweise den Verkehrs-, Straßen- und Geländebedingungen an, um sich und **andere Personen nicht zu gefährden.**

SERVICE-TIPPS

Sie haben ein hochwertiges SIMPLON Fahrrad gekauft. Je nach den Umständen, unter denen Sie das Fahrrad verwenden, empfehlen wir Ihnen, zur Werterhaltung das Fahrrad regelmäßig zu reinigen und zu konservieren. (Lesen Sie die Wartungs- und Pflegetipps im Kapitel 6).

HINWEIS: Nach 10 bis 15 Fahrstunden oder nach etwa den ersten 200 Fahrkilometern sollten Sie bei Ihrem SIMPLON Fachhändler eine komplette Inspektion Ihres Fahrrades durchführen lassen. In regelmäßigen Abständen (abhängig vom Einsatz und den Verhältnissen), zumindest aber 1 x jährlich, sollten Sie einen Radservice durchführen, bei dem auch alle Lagerstellen gereinigt und neu geschmiert werden müssen.

Je nach Wissen und Erfahrung können Sie gewisse Service- und Instandhaltungsarbeiten selbst durchführen. Sämtliche Arbeiten dürfen aber nur mit dem entsprechenden Werkzeug durchgeführt werden. Sollten bei Ihrer Instandhaltungsarbeit Unsicherheiten auftreten, fragen Sie dringend Ihren SIMPLON Händler um Hilfe!

POLIZEILICHE HINWEISE

Schließen Sie Ihr Fahrrad immer ab, wenn es nicht beaufsichtigt wird. **Stahlkabel-, Bügelschlösser** oder **Seilschlösser** sind optimal. Das Rad möglichst mit Vorder- und Hinterrad an feststehenden Gegenständen (z. B. Straßenlaterne) anschließen. Selbst ein Schloss, das nur ein Laufrad blockiert, ist aber allemal besser als gar kein Schloss.

MTB's, Offroad-Trekkingbikes, Fitnessbikes, Cyclocrosser und Rennräder sind reine Sportgeräte und entsprechen nicht der StVO bzw. StVZO. Diese Räder sind dem Gesetz nach für die Teilnahme am Straßenverkehr entsprechend nachzurüsten. Dabei gelten **folgende Mindestanforderungen:**

- zwei voneinander unabhängige, funktionstüchtige Bremsen
- eine deutlich hörbare Glocke
- Reflektorstreifen auf den Reifenflanken
- gelbe Rückstrahler an den Pedalen
- ein roter nach hinten wirkender Reflektor (auch ins Rücklicht integriert)
- ein rotes Rücklicht
- ein nach vorne wirkender Scheinwerfer, dessen Lichtkegel in ca. 10 m Entfernung die Fahrbahn trifft
- ein weißer Reflektor vorne (auch in den Scheinwerfer integriert)
- bei Tageslicht und guter Sicht dürfen in Österreich Scheinwerfer und Rücklicht fehlen

Bei größeren Ausfahrten ist es möglich, dass eine Mehrbelastung des Fahrrades erforderlich wird (Packtaschen, Kind). Beachten Sie, dass sich dadurch der erforderliche Bremsweg verlängert. Das Mitführen von Kindern ist nur in DIN geprüften Kindersitzen gestattet. Die Mitnahme von Kindern ist nur Personen ab dem 16. Lebensjahr gestattet. Der Transport von Personen über 7 Jahren oder Gepäck über 22 kg ist lt. StVZO verboten.

Zubehör muss den gesetzlichen Anforderungen der StVZO entsprechen. Verlangen Sie daher am besten Original SIMPLON Ersatzteile.

EINSATZBEREICH

FAHRRADTYP	STRASSENTYP	ENTSPRICHT StVZO
MTB und E-MTB	Gelände / Straße	nein
Crossbike	leichtes Gelände / Straße	nein
Trekkingbike	Straße / Wege	ja
Speedbike	Straße / Wege	ja
Comfortbike	Straße / Wege	ja
BALLOON Bike	Straße / Wege	teilweise – je nach Modell
Reiserad	Straße / Wege	ja
Fitnessbike	Straße	nein
Cyclocross	Gelände / Straße	nein
Rennrad	Straße	nein

Mountainbike: Das Mountainbike wurde für den Einsatz im Gelände entwickelt. Die meisten MTB's sind mit Federungen ausgestattet, die Unebenheiten dämpfen und bessere Bodenhaftung bringen, wodurch das Rad wesentlich kontrollierbarer wird. Ein Mountainbike ist auf Belastbarkeit in unebenem Gelände ausgelegt, aber trotzdem nicht unzerstörbar!

Crossbike: Das Crossbike ist vor allem gemacht für Fahrten auf naturbelassenen Radwegen und guten Forststraßen. Um damit im Straßenverkehr fahren zu dürfen, muss es dementsprechend nachgerüstet werden. (So verlangt es das Gesetz.)

Trekking-/Speed-/ Comfort- und BALLOON Bikes: Diese Räder wurden für das Fahren in der Stadt, als auch für Fahrten im leichten Gelände (z. B. Ausflugsfahrt über Land) gemacht. Sie erreichen eine nicht so hohe Geschwindigkeit wie das Rennrad und sind auch nicht für Fahrten in schwerem Gelände ausgelegt. Je nach Ausstattungsvariante entsprechen sie der StVO bzw. StVZO. Nur dann sind sie im Straßenverkehr voll einsetzbar (gilt auch für Räder mit Elektroantrieb).

Fitnessbike: Diese Bikes sind im Grunde fast Rennräder, bieten aber eine weniger aggressive Sitzhaltung. Sie besitzen schmale, leichte Reifen die mit hohem Druck gefahren werden. Dadurch sind sie sehr schnell, sollten aber nur auf asphaltierten Straßen oder sehr guten Kieswegen gefahren werden.

Cyclocrosser: Diese Räder sind Sportgeräte, die für den Einsatz im Gelände gedacht sind. Ideal zum Training in der kalten Jahreszeit und zur Verbesserung der Fahrtechnik.

Rennrad: Das Rennrad ist das leichteste, aerodynamischste und somit das „schnellste" Fahrrad. Es wird ausschließlich auf asphaltierten Straßen benutzt, weshalb es mit schmalen Reifen und hohem Reifendruck gefahren wird. Rahmen und Komponenten sind besonders leicht und damit nicht auf Belastungen im Gelände ausgelegt. Durch die eigens entwickelte Rahmengeometrie und den Rennlenker nimmt der Fahrer eine optimale Haltung beim Bergauffahren und eine tiefe, aerodynamische Sitzposition bei hohem Tempo ein. Es ist ein reines Sportgerät.

SONDERREGELUNG FÜR LEICHTE FAHRRÄDER

Für Rennräder, deren Gewicht unter 11 kg liegt, gelten Sonderregelungen für die Lichtanlage. Diese Räder dürfen bei Tageslicht und guter Sicht, auch ohne Beleuchtung, Reflektoren und Glocke im öffentlichen Straßenverkehr verwendet werden (in Deutschland sind Reflektoren und Glocke erforderlich, Beleuchtung muss mitgeführt werden).
In den verschiedenen Ländern gibt es unterschiedliche Vorschriften über den Gebrauch von Lichtanlagen. Informieren Sie sich über die jeweils gültigen gesetzlichen Bestimmungen.

ZULÄSSIGES SYSTEMGEWICHT

Ein Fahrrad ist wie alle Fahrzeuge für bestimmte Belastungen gebaut. Beladen Sie den Gepäckträger nie schwerer, als es die am Träger eingeprägte zulässige Maximallast erlaubt. Wird das Fahrrad überladen, können dadurch Schäden am Fahrrad entstehen, die zu einem Unfall führen können. Fahrradschonende Fahrweise (Bordsteinkanten nicht überfahren, nicht in Schlaglöcher fahren, rund treten) schont Ihr Fahrrad und verlängert die Lebensdauer von Rahmen und Bauteilen.

! **ACHTUNG:** IDas maximale Systemgewicht (Rad plus Fahrer/in plus Zuladung) darf 125 kg nicht überschreiten. Dabei darf der Gepäckträger mit max. 25 kg belastet werden. Für SIMPLON E-Bikes und Balloonbikes ist ein max. Systemgewicht von 145 kg zulässig. Das max. zulässige Systemgewicht für SIMPLON Reiseräder ist 160 kg.

Bitte beachten Sie, dass bei häufigen Fahrten mit Maximalbelastung die Lebensdauer verschiedener Teile (besonders der Laufräder) eingeschränkt werden kann (abhängig vom jeweiligen Fahrstil und von der Beschaffenheit der Straße).

! **ACHTUNG:** Berücksichtigen Sie beim Gepäcktransport mit dem Fahrrad, dass sich durch die Beladung das Fahrverhalten ändert. Auch wenn Sie einen schwer beladenen Rucksack mitführen, verändert sich Ihr Schwerpunkt erheblich.

3. ANPASSUNG DES RADES AN DIE KÖRPERGRÖSSE

RAHMENHÖHE

Ihr individuelles Rad soll Ihnen angemessen sein. Das beste und teuerste Material nützt nichts, wenn die Größe des Rahmens nicht passt. Die für Sie richtige Rahmenhöhe hat in der Regel Ihr Fachhändler mit Ihnen festgelegt. Nun können noch die Feinheiten abgestimmt werden. Lesen Sie dazu die nächsten Kapitel.

SITZHÖHE

Die richtige Sitzhöhe wird durch den Tretvorgang festgelegt. Das Bein darf bei der normalen Tretbewegung in der untersten Stellung der Tretkurbel, der weitesten Entfernung des Pedals vom Sattel, nicht maximal durchgestreckt sein. Ist die Sitzhöhe zu hoch, überwindet man diesen tiefsten Punkt schwer, der Tritt wird unrund. Zu tiefe Sitzposition belastet das Kniegelenk, zu hohe Sitzposition belastet das Hüftgelenk.

- Der Sattel ist auf einer **Sattelstütze** aufgebracht.
- Die Satteleinstellung zur Höhenverstellung erfolgt durch **Lösen der Klemmschraube**.
- Dann kann der Sattel in der **Höhe verstellt** werden. Achten Sie darauf, dass der Teil der Alu-Sattelstütze, der sich im Inneren des Sitzrohres befindet, gut gefettet ist. Eine Ausnahme bilden Carbonrahmen und/oder Carbon-Sattelstützen, diese müssen fettfrei und mit spezieller Montagepaste montiert werden.
- Die Höhe des Sattels sollte so eingestellt werden, dass das Bein ganz durchstreckt ist, wenn Sie die Ferse auf das Pedal, das sich in unterster Position befindet, stellen. (Dabei müssen Schuhe mit flachen Sohlen, bzw. flachen Absätzen verwendet werden!) Die Hüfte muss dabei gerade bleiben.
- **Richten Sie den Sattel wieder gerade aus,** indem Sie über die Sattelspitze nach dem Tretlagergehäuse oder dem Oberrohr peilen.
- Anschließend fixieren Sie die Position, indem Sie die **Klemmschraube wieder festziehen** (maximales Drehmoment beachten).
- Die Sattelstütze darf maximal bis zur Markierung ausgefahren werden.

richtige Sattelhöhe

Ist die Sattelstütze anstelle der Klemmschraube mit einem Schnellspannverschluss gesichert, so erfolgt die Verstellung durch Öffnen und Schließen des Schnellspannhebels.

Bitte ziehen Sie die Schnellspannklemme nur „handfest“ und mit Gefühl an. Sollte die Stütze nicht fest genug sitzen, den Schnellspannhebel nochmals öffnen, die Mutter auf der Gegenseite etwas festziehen und den Hebel schließen. Diesen Vorgang solange wiederholen bis die Stütze fest sitzt.

HINWEIS: Ziehen Sie besonders bei Carbon-Sattelstützen die Klemmschelle vorsichtig an. Eine zu feste Klemmung kann die Stütze beschädigen. Rauen Sie die Innenseite des Sattelrohres und Carbon-Sattelstützen im Klemmbereich mit einem Schmirgelleinen leicht an oder verwenden Sie eine Carbon-Montagepaste. Dadurch wird mit geringen Klemmkräften ein ausreichender Halt der Sattelstütze erreicht. Max. Anzugsmoment lt. beiliegender Drehmomenttabelle einhalten.

Speziell bei kleinen Rahmen oder Fully's kann eventuell die Sattelstütze nicht tief genug im Rahmen versenkt werden. Es ist zulässig die Sattelstütze entsprechend abzulängen wobei sicher gestellt werden muss, dass die Einstecktiefe. der gekürzten Stütze im Rahme, in allen Fahrsituationen mindestens 90 mm beträgt.

! **GEFAHR:** Ein nicht ganz geschlossener Schnellspannhebel kann sich wieder öffnen. Dadurch kann sich der Sattel während der Fahrt unkontrolliert lösen. Das kann zu schweren Stürzen führen!

! **GEFAHR:** Die Sattelstütze muss mit der Mindesteinstecktiefe (siehe Markierung) im Rahmen verbleiben. Ansonsten können Sattelstütze oder Rahmen brechen, was zu schweren Verletzungen führen kann. Bei richtig eingestelltem Sattel müssen die Fußspitzen den Boden berühren können!

Mindest-
einstecktiefe

SITZLÄNGE

Am oberen Ende der Sattelstütze kann die Sattelneigung und die Sitzlänge verstellt werden, um das Rad Ihren persönlichen Sitzgewohnheiten anzupassen. Eine entspannte Sitzposition können Sie nur einnehmen, wenn Sie den Sattel in etwa waagrecht eingestellt haben. Über die Sitzlänge können Sie den Abstand zum Tretpunkt und zu den Lenkergriffen verstellen. Da diese Vorgangsweise je nach Sattelstützentyp verschieden ist, empfehlen wir Ihnen, diese Einstellungen vom Fachhändler machen zu lassen. Der Verstellbereich des Sattels ist sehr gering. Durch eine andere Vorbaulänge lässt sich eine erheblichere Längenänderung zwischen Sattel und Lenkergriffen vornehmen.

LENKEREINSTELLUNG

Die **Lenkerhöhe** ist je nach Radtyp und Einsatzzweck sehr verschieden. Je tiefer der Lenker angebracht ist, desto aerodynamischer die Haltung. Der Fahrer bringt bei tiefer Lenkerhaltung auch mehr Gewicht auf das Vorderrad. Jedoch ist eine stark gebeugte Haltung wesentlich anstrengender: Die Belastung der Handgelenke, der Arme, des Oberkörpers und des Genicks nimmt zu.

LENKERHÖHE BEI „AHEADSET" VORBAUTEN

Bei Rädern mit „Aheadset"-System Vorbauten wird der Vorbau außen auf den Gabelschaft geklemmt. Der Vorbau kann nicht nach oben verstellt werden. Er kann aber tiefer positioniert werden, indem die unter dem Vorbau angeordneten Distanzringe entfernt werden. Dementsprechend muss dann aber auch der Gabelschaft gekürzt und der Steuersatz neu justiert werden. Eine weitergehende Anpassung kann vorgenommen werden, indem ein Vorbau mit anderer Länge oder Winkel eingebaut wird, oder bei vielen Vorbaumodellen durch einfaches Umdrehen des Vorbaus.

- Sie können die eventuell vorhandenen Distanzringe (Spacer) herausnehmen und über dem Vorbau wieder auf den Gabelschaft aufstecken (nicht zulässig bei Gabeln mit Carbonschaft) oder die Gabel ablängen.
- Der montierte Vorbau darf maximal 2mm über den Rand des Schaftrohres hinausragen. Wir empfehlen, den Gabelschaft etwas über den Vorbau herausragen zu lassen und einen schmalen Spacer über den Vorbau einzulegen.
- Wollen Sie den Vorbau umdrehen, müssen Sie die vorderen Lenker-Befestigungsschrauben aufschrauben und den Deckel abnehmen. Der Lenker kann herausgenommen werden, der Vorbau wird umgekehrt aufgesetzt und der Lenker kann wieder in richtiger Position aufgebaut werden.
- Stellen Sie mit der Einstellschraube das Steuerlager neu ein und ziehen Sie mit den Klemmschrauben den Vorbau wieder fest.

HINWEIS: Zu festes Anziehen der Klemmschrauben kann bei Gabeln mit Carbonschaft den Schaft beschädigen. Geben Sie Carbon Montagepaste auf die Fläche zwischen Vorbau und Gabelschaft und ziehen die Klemmschrauben wechselweise fest bis sich der Lenkervorbau nicht mehr verdrehen lässt. So werden ausreichende Klemmkräfte schon deutlich unterhalb der von Vorbauherstellern angegebenen maximalen Drehmomente erreicht.

LENKERHÖHE BEI VERSTELLBAREM VORBAU

Bei Vorbauten mit verstellbarem Winkel kann die Sitzposition einfach verstellt werden. Dabei ist darauf zu achten, dass der Verstellbereich nicht überschritten wird und die Länge der Brems- und Schaltzüge ausreichend ist.

! **ACHTUNG:** Der Vorbau darf nicht schräg sitzen, sondern muss nach dem Vorderrad ausgerichtet sein. Vergewissern Sie sich auch, dass alle Schrauben fest sitzen und die angegebenen maximalen Drehmomente der Schrauben nicht überschritten werden.

! **GEFAHR:** Die Veränderung der Lenkerhöhe benötigt Fachwissen und sollte daher nur von einem Fachmann durchgeführt werden.

! **GEFAHR:** Kontrollieren Sie den festen Sitz des Lenkers und des Vorbaus und achten Sie darauf, dass Lenker und Vorbau richtig positioniert sind. Überprüfen Sie, ob sich die Lenker-Vorbau-Einheit gegenüber der Gabel verdrehen lässt, bzw. ob sich der Lenker verdrehen lässt. Gegebenenfalls ziehen Sie die Schrauben nochmals nach. Überschreiten Sie jedoch nicht die angegebenen maximalen Anzugsmomente.

LENKERNEIGUNG

Die Lenker-Enden sind meist etwas abgewinkelt. Stellen Sie den Lenker so ein, dass Ihre Handgelenke nicht zu stark abgewinkelt werden. Beim Rennrad-Lenker sollte das gerade Stück des Unterlenkers parallel zum Boden oder hinten leicht nach unten stehen.

- Lockern Sie dazu die Schraube an der Unter- bzw. Oberseite des Vorbaus.
- Drehen Sie den Lenker in die gewünschte Position.
- Achten Sie darauf, dass der Lenker in der Mitte vom Vorbau geklemmt wird.
- Ziehen Sie die Schrauben wieder vorsichtig wechselweise fest ohne das maximale Drehmoment zu überschreiten.
- Kontrollieren Sie den Lenker auf festen Halt.

Nach der Neigungseinstellung des Lenkers müssen Sie die Brems- und Schaltgriffe wieder in die richtige Position bringen (Ausnahme Rennradlenker).

- Lösen Sie dazu die Schrauben an den Griffbandagen.
- Bringen Sie die Brems-/Schaltgriffe in die ideale Position.
- Fixieren Sie die Schrauben an den Griffen wieder und kontrollieren Sie diese auf festen Halt, in dem Sie versuchen, diese zu verdrehen.

!

ACHTUNG: Kontrollieren Sie nach jedem Verstellen des Lenkers den sicheren Halt der Lenker-Vorbau-Einheit. Ein plötzliches Verrutschen des Lenkers kann zu einem Sturz und schweren Verletzungen führen.

BEDIENUNGSELEMENTE

Über eine unterschiedliche Anzahl von Spacern, verschiedene Lenkerformen und Vorbaugeometrien aber auch die Möglichkeit Lenker, Vorbau, Brems- und Schaltgriffe im Winkel zu variieren, lassen sich die Bedienungselemente und die Griffposition optimal auf den Fahrer und dessen Fahrbedürfnisse einstellen. Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass bei optimaler Einstellung aller Komponenten auf die Fahrbedürfnisse, im Falle eines Umschlagens des Lenkers ein Bauteil der Steuerzentrale den Lack bzw. den Rahmen am Oberrohr berührt und beschädigt. Falls Sie Sorgen haben, dass dies bei Ihrem Rad der Fall sein sollte, kontrollieren Sie vorsichtig, ob sich Kontaktpunkte bei übermäßigem Einschlag des Lenkers ergeben. Sollte dies der Fall sein so können Sie die Winkel und Positionen der Bedienungselemente verändern. Gegebenenfalls müssen Sie dann jedoch einen Kompromiss zur optimalen Griffposition eingehen.

!

ACHTUNG: Wenn ihnen die optimale Griffposition wichtig ist und Bauteile beim Einschlagen des Lenkers das Oberrohr berühren können (was in der Praxis öfters der Fall ist), möchten wir darauf hinweisen, dass eine eventuell dadurch hervorgerufenen Beschädigung des Oberrohres bzw. dessen Lackierung nicht durch Garantie oder Gewährleistung abgedeckt ist.

BAR-END (LENKERHÖRNCHEN) POSITION

Bar Ends werden aufgebaut, damit der Fahrer zusätzliche Griffmöglichkeiten, besonders beim Bergauffahren im sogenannten Wiegetritt, hat. Dazu sollten die Bar Ends in einem Winkel zwischen ca. 15 und 25 Grad leicht nach oben stehen. Achten Sie darauf, dass die „Bar Ends" auf beiden Seiten in derselben Position stehen. SIMPLON Carbonlenker besitzen Verstärkungen an den Enden. Deshalb ist die Montage von „Bar Ends" nur zulässig wenn die Lenker nicht gekürzt worden sind.

GEFAHR: In Situationen, in denen Sie bremsbereit sein müssen, darf der Lenker nicht an den Bar Ends gehalten werden, da Sie von den Bar Ends aus die Bremshebel nicht erreichen und in Gefahrensituationen nicht reagieren können.

GEFAHR: Kontrollieren Sie nach jedem Verstellen der Bar Ends deren sicheren Halt auf dem Lenker. Ein plötzliches Verdrehen des Lenkers kann zu einem Sturz und schweren Verletzungen führen.

GRIFFWEITENEINSTELLUNG DER BREMSHEBEL

Bei den meisten Bremsgriffen lässt sich der Abstand des Hebels zu den Lenkergriffen einstellen. Dadurch kann der Bremshebel in griffgünstige Nähe zum Lenker gebracht werden.

- Berühren die Bremsbeläge schon nach kurzem Hebelweg die Felgen, muss zusätzlich zur Griffweiteneinstellung die Bremse verstellt werden.
- Die Bremshebel-Stellschraube (kleine Madenschraube) befindet sich bei den meisten Bremsgriffen, dort wo der Bremszug in die Hebelarmatur hinein läuft. Drehen Sie diese Stellschraube im Uhrzeigersinn hinein und beobachten Sie dabei, wie sich die Hebelstellung dabei verändert.
- Haben Sie die Wunsch-Griffweite erreicht, überprüfen Sie, ob noch genügend Leerweg am Hebel vorhanden ist, ehe die Beläge an den Felgen anliegen.
- Gegebenenfalls muss die Bremse neu eingestellt werden.

Bremshebel-stellschraube

PEDALEINSTELLUNG

Beim Treten sollen die Ballen der großen Zehen über der Mitte der Pedalachse stehen. Viele Fahrräder sind mit sogenannten Systempedalen ausgestattet. Eine Platte, die mit dem Schuh fix verbunden wird, rastet im Pedal ein. Durch eine leichte Seitwärtsbewegung (die Auslösehärte kann bei vielen Pedalen eingestellt werden) wird der Schuh wieder vom Pedal gelöst.

ACHTUNG: Beachten Sie beim Schuhplatteneinbau, dass Ihr Fuß nicht an der Kurbel streift. Ihre Fußspitzen sollten das Vorderrad in keiner Stellung berühren.

Befestigung der Pedalplatte:

- Die Platte soll so auf dem Schuh befestigt werden, dass der Fußballen über der Pedalachse steht.
- Der Fuß soll beim Tretvorgang seine natürliche Stellung einnehmen.
- Ziehen Sie Befestigungsschrauben fest an. Bei einer losen Platte wird das Aussteigen nahezu unmöglich.

Einstellung der Auslösehärte:

- Die Auslösehärte verändern Sie durch Drehen der kleinen Einstellschraube am Pedal.
- Prüfen Sie die Vorspannung durch mehrmaliges ein- und ausrasten.
- Anfangs ist eine geringe Vorspannung empfehlenswert, da damit auch der Ausstieg leichter fällt.
- Bei Pedalen mit beidseitigem Mechanismus, muss die Auslösehärte für jede Pedalseite separat eingestellt werden.

Einstell-schraube

Üben Sie das Einsteigen und Einrasten in die Pedale und das Aussteigen aus den Pedalen zuerst auf einer Fläche, die frei von Geländeunebenheiten und Straßenverkehr ist, bis Sie mit dem Pedalsystem vertraut sind.

ACHTUNG: Es gibt keinen einheitlichen Standard für Systempedale. Da Schuhplatten und Pedalmechanismus perfekt zueinander passen müssen, sollten Sie nur Originalschuhplatten verwenden. Unpassende Schuhplatten können das korrekte Auslösen verhindern und so zu Stürzen führen.

VERMEIDEN SIE DEN KONTAKT ZWISCHEN SCHUH UND VORDERRAD

Wenn Sie langsam fahren, darf nicht in die Pedale getreten werden, wenn die Lenkstange gedreht ist. Moderne Hochleistungsfahrräder verwenden eine Konstruktion mit einem kurzen Radstand, wobei das Vorderrad nahe an den Pedalen liegt. Es kann möglich sein, dass bei sehr langsamen Geschwindigkeiten und Einschlagen der Lenkstange Ihr Schuh das Vorderrad oder das Schutzblech berühren (siehe Abbildung). Bei normalen Fahrgeschwindigkeiten wird die Lenkstange nicht so weit eingeschlagen, dass dies passieren kann.

ACHTUNG: Die Berührung zwischen Schuh und Vorderrad oder Schutzblech kann dazu führen, dass Sie die Kontrolle verlieren und stürzen. Rasten Sie die Schuhe aus den Pedalen aus, wenn Sie langsam abbiegen.

4. MACHEN SIE SICH MIT IHREM FAHRRAD VERTRAUT

BREMSENKUNDE

Die Bremsen sind die wichtigsten Teile an Ihrem Fahrrad. Falsch montierte oder falsch justierte Bremsen können lebensgefährlich sein. Ihre Hände sollten die Bremshebel bequem erreichen und betätigen können. Wenn Sie sich nicht sicher sind, dass Sie mit der Einstellung oder Wartung zurechtkommen, suchen Sie Ihren SIMPLON Fachhändler auf.

ACHTUNG: Wir empfehlen, vor jeder Fahrt die Bremsen auf festen Sitz und korrekte Einstellung zu überprüfen. Es ist wichtig, dass Sie die Bremsen richtig verstehen. Bei falscher Anwendung der Bremsen können Sie die Kontrolle über das Fahrrad verlieren, was zum Sturz und folglich zu schweren Verletzungen führen kann.

Üben Sie gefühlvolles Bremsen zuerst an sicheren Stellen, die keine Gefahren durch Geländeunebenheiten oder durch den Straßenverkehr aufweisen (z. B. Parkplatz). Weil jedes Fahrrad verschieden reagiert, sollten Sie sich mit den Bremsen vertraut machen, um herauszufinden, mit wie viel Kraft Sie die Bremshebel betätigen müssen und wie das Ansprechverhalten ist. Sie sollten instinktiv wissen, welcher Bremshebel welche Bremse kontrolliert. Betätigen Sie die hintere und vordere Bremse immer gleichzeitig. Hierbei gilt, dass die vordere Bremse die größere Bremsleistung übernehmen kann.

BREMSDOSIERUNG UND WIRKUNG

Vorderradbremse:
- hohe Bremsleistung
- erhöhte Sturzgefahr

Hinterradbremse:
- geringe Bremsleistung
- geringes Sturzrisiko

GEFAHR: Beide Bremsen müssen mit Gefühl bedient werden. Das Vorderrad darf nicht blockieren. Mit einem blockierten Vorderrad kommt es unvermeidlich zu einem Sturz.

Bei Vollbremsungen verlagert sich das Gewicht von hinten nach vorne, das Hinterrad wird entlastet. Dadurch entsteht bei griffigem Untergrund die Gefahr eines Überschlages. Speziell beim Bergabfahren verschärft sich dieses Problem. Bei einer Vollbremsung sollten Sie daher versuchen, das Körpergewicht so weit wie möglich nach hinten zu verlagern.

GEFAHR: Bei nasser Witterung sinkt die Bremswirkung Ihres Fahrrades und auch die Haftung der Reifen auf dem Untergrund ist nicht so gut wie bei trockenem Wetter. Stellen Sie Ihre Fahrweise darauf ein und rechnen Sie bei Nässe mit längeren Bremswegen.

Bedenken Sie, dass Ihr Fahrzeug schwerer wird, wenn Sie ein Kind im Kindersitz oder Gepäck auf dem Fahrrad oder im Rucksack mitführen. Auch dadurch verändert sich das Bremsverhalten und die Bremswege verlängern sich.

ACHTUNG: Verwenden Sie bei Reparaturen ausschließlich passende Ersatzteile. Nur so kann die Funktionsfähigkeit gewährleistet werden. Alle Teile der Bremsanlage müssen immer aufeinander abgestimmt sein!

ACHTUNG: : Kontrollieren Sie alle Bremsen vor jeder Fahrt. Beschädigte Bremszüge, bei denen beispielsweise einzelne Drähte abstehen oder Hydraulik-Bremsleitungen undicht sind, müssen sofort ausgetauscht werden. Der Handhebel der Bremse muss immer eine Wegreserve aufweisen. Er darf sich bei einer Vollbremsung nicht bis zum Lenker ziehen lassen.

BREMSSYSTEME

V-BREMSEN

Einstellung: Sich setzende Bremszüge und der natürliche Bremsbelags-Verschleiß erfordern nach einiger Zeit das Nachstellen der Bremsen. Sie können den Bremshebelweg mit Hilfe der Stellschrauben verändern.

- Überprüfen Sie zuerst, ob die Bremsbeläge nicht unter die Mindeststärke verschlissen sind.
- Die Stellschrauben befinden sich dort, wo der Zug am Lenker in den Bremsgriff führt.
- Drehen Sie die gerändelte Zug-Stellschraube heraus und der „Leerweg“ beim Ziehen des Bremshebels verringert sich.
- Ist die gewünschte Einstellung erreicht, fixieren Sie diese, indem Sie den Konterring dagegen drehen.
- Kann die gewünschte Einstellung nicht erreicht werden, lassen Sie die Bremsen von Ihrem Händler prüfen. Der Bremshebel muss immer eine Wegreserve aufweisen. Er darf sich auch bei einer Vollbremsung nicht bis zum Lenker ziehen lassen.

Zug-Stellschraube

Bremszugbefestigungs-
schraube

V-Bremsen zeichnen sich durch ein großes Übersetzungsverhältnis der Bremszangen aus. Dadurch ist es aber unbedingt erforderlich, dass diese Bremsen mit den dafür geeigneten Bremshebeln bedient werden.

Überprüfen Sie ebenfalls die Bremszug-Befestigungsschraube am Bremskörper auf festen Sitz, ansonsten kann sich der Bremszug lösen. Tauschen Sie beschädigte Bremszüge sofort aus. Es besteht die Gefahr des Bremsversagens und in der Folge ein Sturz und Verletzungen.

Verschmutzte, verschmierte oder abgenutzte Bremsgummis haben eine schlechte Bremswirkung. **Bremsgummis daher rechtzeitig** (immer paarweise) **ersetzen.** Um die Funktionsfähigkeit der Bremse zu erhalten, in regelmäßigen Abständen (mind. 2x jährlich) die Bremsseile aus der Seilhülle ziehen und gut einfetten. Auch die beweglichen Teile der Bremse sollten bei diesem Vorgang neu geschmiert werden. Achten Sie darauf, dass Sie die Bremsgummis oder Felgen nicht mit Fett oder Öl verunreinigen. Beachten Sie, dass verschmutzte Bremsgummis starken Abrieb an der Felge verursachen können. Auch das Fahren bei sehr kalter Witterung führt zu einer Verhärtung der Bremsgummis und dadurch zu erhöhtem Verschleiß. Reinigen Sie daher die Bremsflächen und auch die Rillen in den Bremsgummis regelmäßig und entfernen Sie eventuell im Gummi sitzende Sandkörner oder Metallspäne.

Bei Nässe werden die Bremsbeläge erheblich stärker abgenutzt. Kontrollieren Sie deshalb nach jeder Regenfahrt die Bremsbelagsstärke und die Bremsleistung. Verwenden Sie beim Bremsbelagsaustausch nur zur Bremse und zur Felge passende Bremsgummis.

HINWEIS: Den Grad des Belagsverschleisses können Sie an Indikatoren - meistens im Bremsbelag eingearbeitete Rillen - erkennen.

! **GEFAHR:** Reinigen und überprüfen Sie auch den Zustand der Felge. Verschlissene Felgen sollten rechtzeitig ausgetauscht werden (im Sinne Ihrer Sicherheit lieber zu früh als zu spät). Stark verschlissene Felgenflanken können brechen und zu bösen Sturzverletzungen führen.

Die Bremsbeläge müssen mit großer Sorgfalt und Genauigkeit eingestellt werden:

- Der Abstand zwischen Bremsgummi und Felge sollte auf jeder Seite maximal 2 mm betragen. Die Bremse immer mit möglichst knappem Spiel zur Felge einstellen. .
- Bremsgummis sollten parallel zur Felge positioniert werden. Die Höhe und der Winkel der Bremsgummis muss so eingestellt werden, dass diese auch bei maximaler Bremskraft nicht von der Felge abrutschen können. Werden die Bremsgummis zu hoch eingestellt, können sie am Reifen streifen. Dann wird die Seitenflanke des Reifens beschädigt und der Reifen kann platzen. Sind die Bremsgummis zu tief eingestellt, könnten diese in die Speichen abrutschen und das Laufrad blockieren.
- Um ein eventuell auftretendes Quietschen zu beseitigen, ist es empfehlenswert die Bremsgummis leicht V-förmig anzustellen.

Max. 2 mm Abstand auf jeder Seite

V-förmig in Fahrtrichtung

- Beide Bremsarme müssen gleichzeitig auf die Felge treffen. Wenn die Bremsbacken einseitig auf der Felge aufliegen, sind entweder die Bremsbacken ungleichmäßig montiert oder die Federspannung der beiden Bremsbacken ist ungleich. Die Einstellung der Federspannung erfolgt je nach Type und Bremsen-Modell unterschiedlich. Bitte wenden Sie sich an Ihren Fachhändler.
- Die Einstellung der Bremsgummis auf die Felgen erfordert viel handwerkliches Geschick. Überlassen Sie diese Tätigkeiten einem Fachmann.

GEFAHR: Falsch eingestellte oder nicht fest angezogene Bremsgummis können von der Felge abrutschen und in die Speichen geraten. Dadurch würde das Rad blockieren und es könnte zu schweren Sturzverletzungen kommen. Oder sie können den Reifen beschädigen, so dass dieser plötzlich platzt, was zu schweren Verletzungen führen kann.

Weitere Bedienungs-, Einstellungs- und Wartungshinweise entnehmen Sie bitte der mit dem Rad gelieferten Bedienungsanleitung des Bremsenherstellers.

HYDRAULIK-FELGENBREMSEN

Grundsätzlich gelten die gleichen Richtlinien und Warnhinweise wie bei V-Bremsen.

GEFAHR: Achten Sie bei Hydraulikbremsen besonders darauf, ob die Kabelanschlüsse dicht sind. Sind diese ölig, können Hydraulikleitungen oder Anschlüsse defekt sein. Dabei kann die Bremswirkung stark nachlassen und ein Totalausfall der Bremse ist möglich. Das Fahren ist nicht mehr kontrollierbar, was zu schweren Sturzverletzungen führen kann.

Lösen Sie zum Laufradausbau den Bremsen-Schnellspanner, damit Sie eine Bremseinheit abnehmen können. Vorsicht, dass Sie die Beilagscheibe unter der Bremseinheit nicht verlieren. Achten Sie bei der Montage dieser Bremseinheit darauf, dass der Bremsbelag genau auf Höhe der Felgen-Bremsfläche fixiert wird. Er darf in keiner Stellung den Reifen berühren oder unter die Felge reichen.

Um den Bremsbelagsverschleiß auszugleichen, müssen die Nachstellschrauben an den Bremshebeln verändert werden. Manche Bremsentypen lassen sich mit einem Drehknopf am Bremshebel einstellen. Der Abstand zwischen Belag und Felge sollte beidseitig 2 mm betragen.

Überprüfen Sie auch bei Hydraulik-Felgenbremsen regelmäßig den Verschleiß der Bremsbeläge und die Ausrichtung der Bremsbeläge zur Felge. Abgenutzte Bremsbeläge lassen sich bei den meisten Bremsgummis an den eingearbeiteten Rillen erkennen. Ist der Belag bis auf Höhe dieser Rillen abgeschliffen, sollte der Belagsaustausch erfolgen:

- um die Bremsbeläge auszutauschen müssen die Einstellschrauben am Handhebel wieder zurückgedreht werden.
- den alten Bremsbelag aus der Halterung ausklipsen
- den neuen Bremsbelag einklipsen

Bremsen-schnellspanner

Bremsbelag-nachstellschraube

Die genauen Bedienungs-, Einstellungs- und Wartungshinweise entnehmen Sie bitte aus der mit dem Rad gelieferten Bedienungsanleitung des Bremsenherstellers.

SCHEIBENBREMSEN

Scheibenbremsen bieten den Vorteil, die Felgen nicht zu verschleißen oder zu erhitzen. Dadurch sinkt auch das Risiko, dass sich Reifen und Schlauch auf der Felge verschieben können und das Ventil abreißt. Darüber hinaus bieten Scheibenbremsen (auch bei Nässe) eine sehr gute Bremswirkung.

HINWEIS: Bremsen Sie neue Bremsbeläge und Bremsscheiben immer ein. Hierfür sind ca. 30 Vollbremsungen aus ca. 30 km/h bis zum Stillstand notwendig. Bei Luft im Hydrauliksystem unbedingt entlüften. Viele Scheibenbremsbeläge erreichen erst ihre volle Bremskraft, wenn sie einmal heiß gebremst worden sind. Bremsen Sie auf einer Ihnen bekannten, nicht befahrenen Strecke mit leichtem Gefälle Ihre Bremse unter Weitertreten heiß. Dazu jeweils nur eine Bremse betätigen. Bremsbeläge, die anfangs nicht heiß gebremst wurden, neigen zum Verglasen und zum Bremsfading.

Bei hydraulischen Systemen sollten generell alle Bauteile vor jeder Fahrt auf Dichtheit überprüft werden. Kontrollieren Sie die Bremsbeläge regelmäßig auf deren Verschleiß. Haben diese nicht mehr die Mindestbelagstärke (Herstellerangaben beachten), so ersetzen Sie diese Bremsbeläge.

Auf die Bremsscheiben oder die Bremsbeläge darf keinesfalls Öl kommen. Dadurch wird die Funktion der Bremse sehr stark eingeschränkt und die volle Bremsleistung kann nur durch Erneuern der Bremsbeläge erzielt werden. Bei Scheibenbremsen können auch bei korrekter Einstellung gelegentlich leichte Schleifgeräusche oder (speziell bei Nässe) Quietschgeräusche auftreten.

! **ACHTUNG:** Bei hydraulischen Bremsen kann Luft in die Anlage kommen, z.B. wenn das Rad auf den Kopf gestellt wird. Um dem Vorzubeugen das Rad nie auf den Kopf stellen oder hängen. Wenn Laufräder ausgebaut werden, ist es sehr wichtig, dass die mit den Bremsen gelieferten Distanzhalter in die Bremszangen gesteckt werden. Missachtung kann zu Luft im System führen. Das Resultat wäre eine schlechte Funktion oder kompletter Ausfall der Bremsanlage.

Die korrekte Einstellung der Bremsen ist je nach Hersteller und von Modell zu Modell sehr unterschiedlich. Daher empfehlen wir, die mit dem Rad mitgelieferte Bedienungsanleitung des Bremsenherstellers sehr genau zu beachten.

HINWEIS: Bei Rädern mit Scheibenbremsen und Schnellspannern mit Kusttsoffscheiben ist es wichtig, den Nabenschnellspanner so in der Nabe anzuordnen, dass der Schnellspannhebel auf der Seite des Rahmens ist, die der Bremsscheibe gegenüberliegt.

! **GEFAHR:** Bremsscheiben und Bremssattel werden bei längerer Betätigung sehr heiß und können bei Berührung zu Verbrennungen führen. Luft im Bremssystem kann zu Totalausfall und schweren Verletzungen führen. Wenn Sie Veränderungen am Druckpunkt des Bremshebels feststellen, muss die Anlage entlüftet werden. Bremsen Sie immer abwechselnd mit der vorderen und hinteren Bremse. Dauerbremsungen können zum Überhitzen und Totalausfall des Bremssystems führen.

→ Die genauen Bedienungs-, Einstellungs- und Wartungshinweise entnehmen Sie bitte der mit dem Rad gelieferten Bedienungsanleitung des Bremsenherstellers.

RÜCKTRITTBREMSEN

Bei modernen Fahrrädern verlieren Rücktrittbremsen immer mehr an Bedeutung weil diese mehrere systembedingte Nachteile gegenüber von Hand bedienten Bremsanlagen haben. Bei längeren Abfahrten, wo häufig und lange gebremst wird, können die Bremstrommeln so heiß werden, dass der Schmierfilm der Bremstrommeln verdampft. Dadurch wird die Bremswirkung stark erhöht und ein gefühlvolles Bremsen ist nicht mehr möglich.

! **GEFAHR:** Sind die Bremsen heiß gebremst, sollten Sie Ihnen unbedingt eine Pause zum Abkühlen gönnen. Ansonsten kann es zu bösen Sturzverletzungen kommen. Beim Berühren der heißen Bremse oder Nabe können Sie sich verbrennen. Berühren Sie heiß gewordene Bremsen frühestens nach 30 Minuten.

→ Die genauen Bedienungs-, Einstellungs- und Wartungshinweise entnehmen Sie bitte der mit dem Rad gelieferten Bedienungsanleitung des Bremsenherstellers.

SEITENZUGBREMSEN

Diese Bremsen sind die üblichste Bauweise bei Rennrädern. Generell gelten dieselben Sicherheits- und Warnhinweise wie bei V-Bremsen. Einstellung: Die Bremszug-Spannung verändern Sie durch drehen der Stellschraube am Bremskörper. Drehen Sie diese so lange, bis die gewünschte Einstellung des Hebelwegs erreicht ist. Wenn die Bremsbacken einseitig auf der Felge aufliegen, ist entweder die Bremse schräg montiert oder die Federspannung der beiden Bremszangen ungleich. Die Einstellung der Federspannung erfolgt je nach Felgenmodell unterschiedlich. Bitte wenden Sie sich an Ihren Fachhändler.

Überprüfen Sie auch Seitenzugbremsen auf ihre Funktion:

- Kontrollieren Sie, ob die Bremsbeläge genau auf die Felgen ausgerichtet sind und noch genug Belagstärke aufweisen.
- Treffen beide Bremsarme gleichzeitig auf die Felge?
- Bietet der Bremshebel bei Vollbremsungen einen genauen Druckpunkt?
- Lässt sich der Hebel nicht bis zum Lenker durchziehen?

→ Die genauen Bedienungs-, Einstellungs- und Wartungshinweise entnehmen Sie bitte der mit dem Rad gelieferten Bedienungsanleitung des Bremsenherstellers.

SCHALTUNGSSYSTEME

BETÄTIGUNG

Sie beginnen einen Schaltvorgang mit einem Tastendruck oder – bei Drehgriffschaltungen – einem kurzen Dreh des Handgelenks. Die linken Schalthebel bedienen den vorderen Umwerfer, die rechten Schalthebel das hintere Schaltwerk. Schalten Sie frühzeitig in einen höheren oder niedrigeren Gang, damit Sie Ihre gewohnte Trittfrequenz (ideal sind zwischen 60 und 90 Kurbelumdrehungen pro Minute) beibehalten können.

HINWEIS: Alle Schaltungsteile, Schalthebel, Schaltzüge müssen aufeinander abgestimmt sein. Verwenden Sie bei Reparaturen ausschließlich Original-Ersatzteile. Nur so kann eine einwandfreie Schaltfunktion gewährleistet werden.

Bei Rennrädern sind die Schalthebel in die Bremshebel integriert. Bei Shimano wird mit dem Schwenk des gesamten Bremshebels nach innen auf einen größeren Zahnkranz geschaltet. Wird der kleinere innere Hebel alleine bewegt, wird auf einen kleineren Zahnkranz geschaltet.

Shimano

Campagnolo

SRAM

Bei Campagnolo schalten Sie mit dem hinter dem Bremshebel liegenden kleinen Hebel auf größere, mit dem Druck auf den Daumenhebel auf der Innenseite des Hebels auf einen kleineren Zahnkranz. Bei SRAM schaltet eine kurze Bewegung am Schalthebel auf einen kleineren, eine weite Hebelbewegung auf einen größeren Kranz.

Üben Sie richtiges Schalten zuerst auf einer Fläche, die frei von Geländeunebenheiten und Straßenverkehr ist, bis Sie mit dem Schaltsystem vertraut sind.

KETTENSCHALTUNG

nicht zulässig

Das eingebaute Indexsystem ermöglicht schnelle und genaue Schaltvorgänge. Die Tretkurbeln müssen sich beim Schalten immer drehen (ohne Pedalkraft weiter treten). Schalten Sie nie beim Rückwärtstreten, ein Blockieren der Schaltung und Beschädigung des Fahrrades könnte die Folge sein.

Vermeiden Sie Gänge, in denen die Kette sehr schräg läuft. Versuchen Sie nicht die Kette derart zu schalten, dass z. B. die Kette vorn auf dem großen Kettenblatt und hinten auf dem größten Ritzel läuft. Wenn die Kette stark schräg läuft, steigt der Verschleiß der Kette und der Kettenblätter/Ritzel sehr stark an bzw. es entstehen Streifgeräusche.

Moderne Schaltsysteme sind mit vielfältigen Schalthilfen an den Kettenblättern und Ritzeln ausgestattet. Diese Systeme benötigen eine gewisse Einfahrzeit. Bei neuen Kettenblättern und ungünstigen Schaltmanövern kann es unter Umständen zu einem Verklemmen der Kette am Kettenblatt kommen (Chainsuck). In solch einem Fall die verklemmte Kette lösen und das Kettenblatt überprüfen (es könnte sich ein leichter Grat gebildet haben, der zu weiteren Klemmern führt). Ein eventuell aufgetretener Grat sollte vorsichtig abgefeilt werden.

Wir empfehlen Ihnen, die Schaltung in der ersten Zeit (100 km) besonders vorsichtig zu bedienen und speziell vorne nur zu schalten, wenn der Pedaldruck klein ist.

! **GEFAHR:** Lassen Sie den vorderen Umwerfer nur von einer Fachwerkstatt einstellen. Durch einen falsch eingestellten Umwerfer kann die Kette vom Kettenblatt springen, was zum Sturz führen kann.

Die Schaltungseinstellung Ihres neuen Fahrrades wurde vom Werk vorgenommen und vom Händler kontrolliert. Trotzdem kann die Schaltung durch verschiedene Einflüsse verstellt werden (Umfallen des Rades, Sturz, Manipulation oder Setzvorgänge).

- Schaltet die Kette schlecht auf das größere Ritzel, aber leicht auf das kleinere Ritzel: Drehen Sie die Stellschraube gegen den Uhrzeigersinn (+), bis die Kette leicht hoch schaltet.
- Schaltet die Kette schlecht auf das kleinere Ritzel, aber leicht auf das größere Ritzel: Drehen Sie die Stellschraube im Uhrzeigersinn (-), bis die Kette leicht herunterschaltet. Sollte Ihre Schaltung immer noch nicht exakt arbeiten, lassen Sie diese von einem Fachmann einstellen!
- Sie können die Schaltung auch durch die Stellschrauben am Schalthebel bzw. Rahmenwiderlager justieren.

Sogenannte Endanschlagschrauben an der hinteren Schaltung vermeiden, dass das Schaltwerk in die Speichen hineinläuft, bzw. dass die Kette nicht vom kleinsten Ritzel herab fällt. Einstellung wie folgt:

- Schalten Sie auf den größten Gang. Der Schaltzug ist völlig entspannt und die Kette läuft auf dem kleinsten Ritzel. Beachten Sie die Leitrollen des Schaltwerks, ob diese genau unter den Zahnspitzen des Ritzels liegen.
- Sollte das nicht der Fall sein, bedienen Sie die Endanschlagschrauben, die meistens mit H (high gear) und L (low gear) gekennzeichnet sind. Der hohe Gang bezeichnet eine hohe Übersetzung, also ein kleines Ritzel.
- Wechselt die Kette nicht auf das kleinste Ritzel, so muss die Schraube H gegen den Uhrzeigersinn gedreht werden. Springt die Kette über das kleinste Ritzel, Schraube H im Uhrzeigersinn drehen.
- Wechselt die Kette nicht auf das größte Ritzel, drehen Sie die Schraube L gegen den Uhrzeigersinn. Springt die Kette zu weit nach innen, Schraube L im Uhrzeigersinn drehen. Achten Sie dabei darauf, dass das Schaltwerk nicht in die Speichen gerät.

Nach einem Sturz, oder wenn ein Schlag auf das Schaltwerk erfolgte, besteht die Gefahr, dass das Schaltwerk oder dessen Befestigung verbogen ist. Kontrollieren Sie auch nach einem Laufradwechsel, besonders wenn ein anderes Zahnkranzpaket verwendet wird, die Schaltwerkseinstellung. Um diese Schaltwerkseinstellungen vorzunehmen, benötigen Sie eine gewisse Übung und Erfahrung. Lassen Sie solche Einstellungen nur von einem Fachmann durchführen.
Eine schlecht justierte Schaltung erhöht den Verschleiß und kann erheblichen Schaden am Fahrrad verursachen. Schalten Sie mit einer falsch eingestellten Schaltung nie auf das größte oder kleinste Ritzel. Die Kette könnte sich zwischen Speichen und Ritzel oder Rahmen und Ritzel einklemmen oder über die Kurbel vom äußeren Kettenblatt herunter springen. Auch Ihre Gesundheit kann ernsthaft gefährdet werden, weil ein unerwartetes Herunterfallen oder Verklemmen der Kette Sie zu Sturz bringen kann.

! **GEFAHR:** Kontrollieren Sie vor jeder Fahrt die Funktion der Schaltung. Verstellte Schaltungen oder verbogene Befestigungen können zu ernsthaften Schäden am Fahrrad oder zu bösen Verletzungen führen.

Im Laufe der Zeit kann sich die Schaltfunktion verschlechtern, weil die Schaltzüge durch Schmutz, Wasser und sonstige Einflüsse schwergängig werden. In diesem Fall empfehlen wir Ihnen die Züge und Schaltseilführungen neu zu schmieren oder wenn erforderlich auszutauschen.

Die beweglichen Teile der hinteren Schaltung und des vorderen Umwerfers sollten immer mit einem dafür vorgesehenen Schmiermittel geschmiert sein. (Besonders nach Regenfahrten schmieren!) Nur so ist ein problemloses Funktionieren der Schaltung gewährleistet.

Endanschlag-schrauben

Kettenschaltungen zeichnen sich durch eine große Gangvielfalt aus. Bei speziellen Anforderungen lassen sich die Kettenblätter oder Ritzel austauschen. Dadurch ändert sich das Übersetzungsverhältnis. Über genaueres dazu berät Sie Ihr Fachhändler.

Fällt die Kette von den vorderen Kettenblättern, muss die Einstellung am vorderen Umwerfer vorgenommen werden. Dieser Schwenkbereich wird wie beim hinteren Schaltwerk mit den Endanschlagschrauben („H" und „L") eingestellt.

Spannen Sie den Zug an der Zugstellschraube am Schaltgriff nach. Bei Rennrädern kann der Zug an den Zugstellschrauben nachgestellt werden.

Weitere Bedienungs-, Einstellungs- und Warnhinweise entnehmen Sie bitte der mit dem Rad gelieferten Bedienungsanleitung des Schaltungsherstellers.

NABENSCHALTUNG

Der Vorteil der Nabenschaltungen liegt in der einfachen Bedienung. Auf Grund der gekapselten Bauweise sind sie auch besser vor Schmutz geschützt.

Bei den von uns verwendeten Nabenschaltungen ist ein Schalten im Stillstand und während des Tretens möglich. Auch während des Bremsens kann geschaltet werden (zum Beispiel beim Zufahren auf eine Kreuzung). Damit können Sie schon im Voraus den besten Gang für den nächsten Start wählen.

Eine technische Besonderheit stellt die 14-Gang Nabenschaltung von Rohloff dar. Dieses High-End Schaltsystem bietet höchste Zuverlässigkeit und Lebensdauer wobei aber auch gewisse Servicearbeiten gemacht werden müssen. Räder mit Rohloff Schaltsystem werden von uns mit Rohloff Ganzjahresöl befüllt ausgeliefert. Detaillierte Informationen entnehmen Sie bitte aus der mit dem Rad gelieferten Bedienungsanleitung von Rohloff.

Die genauen Bedienungs-, Einstellungs- und Wartungshinweise entnehmen Sie bitte der mit dem Rad gelieferten Bedienungsanleitung des Schaltungsherstellers.

Bitte beachten Sie gegebenenfalls die Warnhinweise im Kapitel „Rücktrittbremse".

KOMBINIERTE SYSTEME

Eine interessante Alternative speziell bei Active-Lifestyle Rädern sind kombinierte Systeme, bei denen eine in die Hinterradnabe eingebaute Schaltung mit einer Kettenschaltung kombiniert wird. So ein System ist beispielsweise das „Dual Drive" System von SRAM. Diese Systeme haben den Vorteil, dass nur ein Kettenblatt an der Kurbel benötigt wird, aber trotzdem ein sehr großes Gangspektrum geboten wird.

→ Die genauen Bedienungs-, Einstellungs- und Wartungshinweise entnehmen Sie bitte der mit dem Rad gelieferten Bedienungsanleitung des Schaltungsherstellers.

PEDALE

Beachten Sie, dass das rechte Pedal (Kettenradseite) ein Rechtsgewinde und das linke Pedal ein Linksgewinde hat. Das rechte Pedal ist an der Achse mit (R) und das linke mit (L) markiert. Fetten Sie die Pedalgewinde und schrauben Sie die Pedale zuerst von Hand ein. Mit einem passenden 15 mm Maulschlüssel oder passendem Inbusschlüssel sehr kräftig festziehen. Überprüfen Sie regelmäßig, ob die Pedale fest auf die Tretkurbeln geschraubt sind.

! **GEFAHR:** Das Gewinde der Pedalachse beim Einschrauben nicht verkanten, da sonst das Gewinde in der Kurbel zerstört wird. Drehmomentangabe des Kurbelherstellers unbedingt beachten.

SYSTEMPEDALE

(auch als „Klickpedale" bezeichnet) sind Sicherheitspedale, bei denen sich die Platte an der Sohle des Schuhs in den Mechanismus im Pedal festklickt. Damit kann der Fuß nicht vom Pedal abrutschen und es gelingt der runde Tritt. Diese Pedale funktionieren nur mit dafür gefertigten Schuhen und dazupassenden Schuhplatten. Es sind verschiedene Pedalsysteme erhältlich, die untereinander nicht kombiniert werden können. Verwenden Sie nur zu den Pedalen passende originale Schuhplatten.

! **ACHTUNG:** Das Ein- und Aussteigen aus Systempedalen erfordert etwas Übung. Machen Sie sich erst mit dem Pedalsystem vertraut. Üben Sie auf einem verkehrsarmen Gelände ohne Bodenunebenheiten.

Achten Sie darauf, dass Sie sowohl die Schuhplatten und auch die Pedale möglichst von Schmutz freihalten. Es können sich Schmutz oder Steinchen in den Platten oder Pedalen verfangen, die die Funktionsfähigkeit des Systems beeinflussen. Überprüfen Sie (vor allem bei Kunststoffplatten) regelmäßig den Verschleiß der Schuhplatten. Verschlissene Platten können sich plötzlich vom Pedal lösen, bzw. einen reibungslosen Ausstieg verhindern. Vergewissern Sie sich, dass deren Befestigungsschrauben stets festgedreht sind.

! **GEFAHR:** Benutzen Sie Ihr Pedalsystem nur, wenn es reibungslos ein- und ausrastet. Bei nicht sauber arbeitendem Pedalsystem oder bei stark verschlissenen Platten kann sich der Schuh selbständig aus dem Pedal lösen, was einen Sturz zur Folge haben könnte.

TRETKURBELN

Die Tretkurbeln können sich im Lauf der Zeit beim Fahren lockern. Prüfen Sie regelmäßig, ob die Tretkurbeln fest auf den Achsen sitzen. Wenn Sie kräftig an der Tretkurbel wackeln darf kein Spiel fühlbar sein.

Die genauen Einstellungshinweise entnehmen Sie bitte der mit dem Rad gelieferten Bedienungsanleitung des Kurbelherstellers.

! **ACHTUNG:** Fahren mit lockeren Tretkurbeln führt zur Geräuschen und zur Beschädigung der Bauteile. Ziehen Sie Befestigungsschrauben regelmäßig mit dem empfohlenen Drehmoment nach.

TRET-, LENKUNGS- UND NABENLAGER

Im Laufe der Zeit kann im Bereich des Tretlagers, des Lenkungslagers oder der Nabenlager ein gewisses Lagerspiel auftreten. Dieses Lagerspiel kann sich sehr ungünstig auf die Fahreigenschaften Ihres Fahrrades auswirken. Fahren mit Lagerspiel führt meistens auch zu sehr hohem Lagerverschleiß. Auch Rahmen- oder Gabelmaterial kann beschädigt werden. Wir empfehlen, lockere Lager sofort vom Fachmann nachstellen zu lassen.

TRETLAGER

Unsere Räder besitzen ausschließlich „Cartridge-Lager", die fix justiert sind und nicht nachgestellt werden können und müssen. Diese Lagerpatronen werden in das Rahmengewinde geschraubt oder bei Rahmen mit „PRESS-FIT" System in die Rahmen eingepresst. Sollte diese Lagerpatrone locker werden, kann die Kurbel Spiel bekommen oder es können unter Last Knackgeräusche auftreten. Der Rahmen kann in der Folge beschädigt werden. Lassen Sie daher bei Knackgeräuschen Ihr Fahrrad umgehend von einem Fachmann untersuchen. Bitte beachten Sie, dass Tretlager mit Metallgewinde vor dem Einschrauben in den Rahmen gut gefettet werden. Bei Rahmen mit „Press-Fit" Lagern werden die Lager über Adapterschalen direkt in den Rahmen eingepresst. Ein Austausch ist nur durch einen Fachhändler mit dem erforderlichen Know-how und Spezialwerkzeug möglich.

LENKUNGSLAGER

Bei "integrierten bzw. semi-integrierten Steuerlagern" ziehen Sie die Lager auf folgende Art nach:

- Öffnen Sie die Klemmschrauben an der hinteren Seite des Vorbaus ein bis zwei Umdrehungen.
- Ziehen Sie die obenliegende Einstellschraube mit Gefühl etwas nach.
- Richten Sie den Vorbau wieder aus, damit der Lenker bei Geradeausfahrt nicht schräg steht.
- Ziehen Sie die Vorbau-Klemmschrauben mit dem empfohlenen Drehmoment an.
- Beachten Sie bei Gabeln mit Carbonschaft die besonderen Hinweise im Kapitel Lenkerhöheneinstellung.

Diese Arbeiten sollten jedoch einem Fachmann überlassen werden!

Klemmschrauben

Einstellschraube

Kontrollieren Sie nach dem Einstellen des Lagers den sicheren Sitz des Vorbaus. Nehmen Sie dazu das Vorderrad zwischen die Beine und versuchen Sie den Lenker dagegen zu verdrehen.

Grundsätzlich anders funktioniert die Lagereinstellung bei Rennrädern mit „The CLAMP" System von Acros. Bitte lesen Sie dazu die Bedienungsanleitung des Steuersatzherstellers.

GEFAHR: Spielfreiheit der Lenkungslager vor jeder Ausfahrt überprüfen. Lockere Lenkungslager und Vorbauten können die Fahreigenschaften negativ beeinflussen und so zu Sturz führen.

NABENLAGER

Die richtige Einstellung der Nabenlager erfordert Fachwissen und Fingerspitzengefühl. Diese Arbeiten sollten daher unbedingt einem Fachmann überlassen werden.

KETTE

Die Kette sollte regelmäßig mit einem Schmiermittel für Fahrradketten geschmiert werden, besonders nach Regenfahrten. Verschmutzte Ketten sollten gereinigt werden, um unnötigem Verschleiß vorzubeugen und die Leichtgängigkeit zu erhöhen (Reinigung siehe „Wartung und Pflege"). Nach dem Reinigen die Kette unbedingt mit einem Kettenschmiermittel behandeln.

- Tragen Sie auf die möglichst blanken Glieder ein Kettenöl auf.
- Drehen Sie die Kette mehrere Umdrehungen durch und lassen Sie das Rad danach einige Minuten stehen, damit der Schmierstoff in die Kette eindringen kann.
- Reiben Sie das überschüssige Schmiermittel an der Kettenoberfläche mit einem Lappen ab, damit es während der Fahrt nicht wegspritzt.

ACHTUNG: Beschädigte Ketten verschlechtern nicht nur den Schaltvorgang, sondern führen auch zu einem erhöhten Verschleiß von Ritzel und Kettenblättern. Ein Austausch dieser Teile ist im Vergleich zu einer neuen Kette wesentlich kostenintensiver!

HINWEIS: Beachten Sie, dass eine Kette zu den Verschleißteilen gehört und nach ca. 1.000 – 3.000 km die Grenze ihrer Lebensdauer erreicht hat. Ihr Fachhändler verfügt über entsprechende Messgeräte. Ersetzen Sie eine verschlissene Kette durch eine Neue. Der Austausch einer Kette erfordert spezielles Werkzeug und spezielle Kenntnisse. Überlassen Sie solche Arbeiten einem Fachmann.

Geöffnete Ketten dürfen nur mit speziellen Verschlussstiften wieder vernietet werden. Nur durch diesen Verschlussstift ist sichergestellt, dass die Nietstelle so belastungsfähig ist wie die restliche Kette. Einmal mit dem Verschlussstift vernietete Glieder nicht mehr öffnen, da sonst keine stabile Vernietung mehr möglich ist.

GEFAHR: Ketten dürfen nur mit dem passenden Werkzeug montiert werden. Schlecht vernietete, unzureichend verschlossene oder stark abgenutzte Ketten können reißen und so zu Sturz führen.

LENKER/LENKERVORBAU

Leichtgewichtige Lenker aus Aluminium sind besonders komfortabel, weil sie sehr gut Stöße dämpfen können. Es ist aber wichtig, einige Sicherheitsrichtlinien zu beachten.

Verbogene Lenkerbügel (äußere Einwirkungen wie Sturz, Aufprall, usw.) sind geschwächt und dürfen auf keinen Fall ausgerichtet werden. Sie müssen wegen Bruchgefahr ersetzt werden. Die Klemmstelle des Lenkers sollte verstärkt sein (mit außen liegender Manschette oder unsichtbar durch dickere Wandstärke in diesem Bereich).

GEFAHR: Verbogene Lenker können brechen und zu schweren Verletzungen führen. Beschädigte Lenker sofort durch eine Fachwerkstatt auswechseln lassen.

Weiters ist es wichtig, dass **Vorbauklemmung** und **Lenkerbogen** aufeinander abgestimmt sind. Die Kanten der **Lenkervorbauklemmung** müssen abgerundet sein da es sonst zu Kontaktkorrosion kommt und der Lenker geschwächt wird bzw. leichte Lenker aus Aluminium oder Carbon gekerbt und dadurch vorgeschädigt werden. Ein Bruch wäre dann vorprogrammiert.

GEFAHR: Leichtbau-Lenker bei Mountainbikes und Rennrädern sollten bei starker Belastung vorzeitig ausgetauscht werden. Diese Lenker können unverhofft brechen und schwere Verletzungen hervorrufen.

Manche Lenker sind mit sogenannten **Bar Ends (Lenkerhörnchen)** ausgestattet. Kontrollieren Sie regelmäßig auch deren festen Sitz am Lenker. Die Klemmung darf den Lenker aber nicht beschädigen!

Bart Ends an Carbonlenkern nur montieren, wenn Lenker für Hörnchen freigegeben ist. Falls erforderlich "bar end plugs" zur Verstärkung der Klemmstelle anbringen.

HINWEIS: Die sichere Befestigung des Lenkers, der Bar Ends und des Lenkervorbaus ist ein wichtiger Punkt für die Fahrsicherheit. Es wird empfohlen, die Schrauben der Lenker-, Hörnchen- und Vorbauklemmung regelmäßig zu überprüfen.

GEFAHR: Lockere Vorbauklemmung, lockere Lenkerklemmung oder lockere Bar End Klemmung können zu einem plötzlichen Verrutschen oder Verdrehen des Bauteiles führen. Dabei besteht höchste Sturz- und Verletzungsgefahr.

HINWEIS: Um einen festen Sitz sicherzustellen darf die Kontaktstelle zwischen Vorbau und Gabelschaft nicht gefettet werden. Bei Gabeln mit einem Carbonschaft muss auf die gesamte Kontaktfläche von Gabelschaft und Vorbau eine spezielle Montagepaste aufgetragen werden, um einen sicheren Vorbausitz ohne Überlastung des Gabelschaftes zu erreichen.

LICHTANLAGE

Überprüfen Sie zu Ihrer eigenen Sicherheit die Lichtanlage vor jeder Fahrt in Dämmerung, Nebel oder Dunkelheit. Bei Störungen sind Glühbirnen, Kabel, Kabelanschlüsse und Steckkontakte zu prüfen. Reinigen Sie die Reflektorflächen aller Reflektoren von Zeit zu Zeit (mit verschmutzten Reflektoren sind Sie in der Dunkelheit kaum zu erkennen).

!

GEFAHR: Treten Sie die Fahrt bei Dunkelheit nur an, wenn die Lichtanlage einwandfrei funktioniert. Ersetzen Sie gegebenenfalls beschädigte Bauteile durch Bauteile mit amtlichem Prüfzeichen (Wellenlinie mit einer fünfstelligen K.-Nr.). Ersetzen Sie beschädigte Reflektoren vor Fahrtantritt. Verwenden Sie nur Reflektoren mit amtlichem Prüfzeichen.

DYNAMO

Nabendynamos liefern Strom bei allen Wetterbedingungen. Wirkungsgrad und Lebensdauer sind bei hochwertigen Modellen sehr gut. Kein Reifenverschleiß. Nabendynamos werden elektronisch geschaltet. Kombiniert mit einem Lichtsensor im Scheinwerfer schalten diese Dynamos während der Fahrt automatisch das Licht ein, wenn eine entsprechende Umgebungsdunkelheit erreicht wird.

!

GEFAHR: Treten Sie die Fahrt bei Dunkelheit nur an, wenn die Lichtanlage einwandfrei funktioniert.

SCHEINWERFER

Der Lichtkegel des Scheinwerfers darf in max. 10 m Entfernung auf die Fahrbahn treffen. Ansonsten könnte der entgegenkommende Verkehr vom Fahrradscheinwerfer geblendet werden. Überprüfen Sie regelmäßig, ob die Schrauben des Scheinwerfers fest sind und ob die Einstellung korrekt ist. Defekte Glühbirnen umgehend ersetzen.

RÜCKLICHT

Ihr Fahrrad ist mit einem modernen Dioden-Standrücklicht mit Lichtleitertechnik ausgestattet und Sie haben den Sicherheitsvorteil, dass das Rücklicht nach einer gewissen Fahrtdauer automatisch bei einem Stopp noch einige Zeit nachleuchtet und Sie so für nach folgende Fahrzeuge besser erkennbar werden. Diodenrücklichter besitzen keine Glühbirne. Da die Leuchtdioden eine Lebensdauer von ca. 100.000 Stunden aufweisen, sind diese wartungsfrei.

BEREIFUNG

Reifen sind in verschiedenen Größen, Profil- und Materialbeschaffenheiten erhältlich. Sie unterscheiden sich vor allem in den Fahreigenschaften beim Bremsen, Beschleunigen, Kurven fahren und im Rollverhalten. Ihr Fahrrad wurde mit Reifen ausgestattet, die der Art und dem Gebrauch dieses Rades entsprechen. Lassen Sie sich bei einem Reifenwechsel von einem Fachmann über die Reifenwahl beraten.

Achten Sie stets auf den richtigen Luftdruck in den Reifen. Hinweise zum Reifendruck finden Sie auf den Reifenflanken. Zu niedriger Reifendruck ist die größte Bremse am Fahrrad. Dadurch verschwenden Sie viel Kraft und verschleißen die Reifen vorzeitig.

Bei manchen Reifen ist die Laufrichtung zu beachten. Diese wird durch Markierungen auf den Reifenflanken angezeigt.

Zu geringer Luftdruck oder heiß gebremste Felgen können auch dazu führen, dass während der Fahrt der Reifen mit dem Schlauch auf der Felge langsam „wandert". Dadurch steht nach einiger Zeit das Ventil schräg und kann abreißen. Stellen Sie ein verdrehtes Ventil fest, sollte die Position sofort korrigiert werden. Lassen Sie dazu die Luft aus dem Reifen und ziehen Sie Reifen und Schlauch zurück, bis das Ventil wieder gerade steht. Dann pumpen Sie den Reifen wieder auf und kontrollieren den Lauf.

Wird der Reifen mit dem empfohlenen Luftdruck befüllt, ist der Reifen weniger anfällig gegen Pannen. Sogenannte Snake Bites, das Zerquetschen des Schlauches beim Überfahren einer Kante, entstehen meistens aufgrund von zu geringem Luftdruck.

HINWEIS: Pumpen Sie den Reifen auch nie über den zulässigen Luftdruck auf. Der Reifen wird dadurch nur härter und senkt den Rollwiderstand kaum mehr. Es besteht die Gefahr, dass der Reifen oder die Felge durch den überhöhten Druck beschädigt wird oder platzt.

Reifen mit abgefahrenem Profil oder brüchigen Flanken sollten Sie umgehend auswechseln.

Die von Ihnen verwendete Pumpe muss zum jeweiligen Ventiltyp passen. Grundsätzlich sind drei Ventiltypen gebräuchlich (Abb. von links nach rechts):

- Dunlop- oder Blitz-Ventil
- Renn-, Sclaverand- oder Presta-Ventil
- Auto- oder Schrader-Ventil

Beim in der Mitte abgebildeten Sclaverand-Ventil muss vor dem Aufpumpen die gerändelte Mutter auf dem Ventilstift etwas aufgeschraubt werden. Drücken Sie den Pumpenkopf auf das Ventil und pumpen den Reifen auf. Anschließend muss das Ventil wieder zugeschraubt werden. Um Luft abzulassen, drücken Sie den Ventilstift bei gelöster Mutter ein, bis Luft austritt.

SCHLAUCHLOS-REIFEN

Schlauchlos-Reifen (Tubeless) funktionieren – wie der Name schon sagt – ohne Innenschlauch. Die speziellen Reifen, Felgen (stärkere Felgenlippe schließt dicht mit den eigens dafür entwickelten Reifen) und Ventil halten die Luft in den Reifen. Schlauchlos-Systeme weisen eine deutlich geringere Pannenanfälligkeit auf. Dadurch kann der Reifen auch mit geringerem Luftdruck gefahren werden, was den Fahrkomfort erheblich verbessert.

Im Pannenfall kann provisorisch ein konventioneller Innenschlauch verwendet werden.

! **GEFAHR:** Achten Sie stets auf den korrekten Reifendruck. Zu geringer oder zu hoher Druck kann zu Reifenpannen und damit zu Stürzen mit schweren Verletzungen führen.

LAUFRÄDER

Die von SIMPLON selbst gebauten Laufräder werden durch zwei spezielle Arbeitsvorgänge „stabilisiert". Durch das Stabilisieren wird der Setzprozess der Speichen und Speichennippel großteils vorweg genommen, womit unsere Laufräder fast schon „eingefahren" sind. Trotzdem müssen Sie aus Sicherheitsgründen besonders in der ersten Zeit vor jeder Fahrt die Speichenspannung kontrollieren. Lockere Speichen sofort durch einen Fachmann spannen lassen.

! **ACHTUNG:** Bei einem neuen Fahrrad setzen sich die Speichen nach einigen Kilometern Fahrt. Einige Speichen können daher locker werden.

Auch nach der Einfahrzeit können sich die Speichen langsam lockern. Darum müssen Sie die Speichenspannung regelmäßig kontrollieren. Drücken Sie nacheinander die jeweils zwei benachbarten Speichen auf der gleichen Seite des Laufrades mit Daumen und Zeigefinger zusammen. Alle Speichenpaare sollten sich ungefähr gleich anfühlen. Lockere Speichen sind anfälliger auf Speichenbrüche und die Felgen können sich verziehen. Leicht verzogene Felgen lassen sich wieder richten. Fahren Sie nicht mit lockeren oder gebrochenen Speichen, da sonst die Felge beschädigt werden kann.

Bei vielen Bremsenarten dienen die Felgenseiten-Bereiche als Bremsfläche. Ist der Felgenrundlauf nicht mehr gewährleistet, kann es zu einer Beeinträchtigung der Bremswirkung kommen. Im Extremfall können die Bremsbacken die Felgenfläche verfehlen und in die Speichen geraten, was zu einem sofortigen Stillstand der Räder führt. Dadurch ergibt sich eine extreme Sturzgefahr. Lassen Sie lockere Speichen innerhalb kurzer Zeit in einer Fachwerkstätte nachziehen.

! **ACHTUNG:** Das Nachspannen der Speichen und das Zentrieren der Felgen benötigen viel Können und Erfahrung. Durch falsches Nachspannen kann die Felge beschädigt werden. Lassen Sie daher lockere Speichen nur durch einen Fachmann nachziehen.

Überprüfen Sie öfters den Rundlauf der Laufräder: Heben Sie dazu das Rad vom Boden und versetzen es von Hand in Rotation. Beobachten Sie dabei den Abstand zwischen Bremsbelägen und Felge. Verändert sich dieser Abstand während des Rundumlaufs um mehr als 1 mm, sollten die Speichen nachgespannt und das Laufrad zentriert werden. Zu lockere Speichenspannung führt im Betrieb zu erhöhter Speichenbelastung und die Gefahr eines Speichenbruches steigt deutlich an. Aus diesem Grund sollte die Speichenspannung regelmäßig kontrolliert werden.

LAUFRADAUSBAU

- Öffnen Sie je nach Bremsentyp die Bremsen. Bei **V-Brakes** muss der Zug am Bremsarm ausgehängt werden. Drücken Sie dazu die Bremsbeläge, bzw. die Bremsarme mit einer Hand zusammen. So können Sie den Außenzug leicht aushängen.

- Bei **hydraulischen Felgenbremsen** müssen Sie zum Radausbau den Bremsenschnellspanner lösen und eine Bremseneinheit demontieren (bei Kagu Modellen beide Seiten demontieren).

- Bei **Seitenzugbremsen** öffnen Sie - bei Shimano und SRAM Modellen - den Schnellspannhebel an der Bremse. Bei Campagnolo-Modellen verschieben Sie den Stift in der Schalt-Bremsgriff-Einheit am Lenker.

- Räder mit Scheibenbremsen nicht auf den Kopf stellen damit keine Luft in das System kommt.

- Schalten Sie auf das kleinste hintere Ritzel. Damit steht das Schaltwerk ganz außen und behindert den Ein- und Ausbau nicht.

- Öffnen Sie die Schnellspanner und drehen Sie gegebenenfalls die Vorspannmutter des Schnellspanners einige Umdrehungen.

- Ziehen Sie das Schaltwerk etwas nach hinten, damit der Ausbau des Hinterrads erleichtert wird.

- Heben Sie das Fahrrad etwas hoch, das Laufrad lässt sich nun leicht entnehmen, falls es noch nicht von selbst nach unten heraus fällt.

- Zum Laufradeinbau verfahren Sie in umgekehrter Reihenfolge. Achten Sie darauf, dass das Laufrad sicher in den Ausfallenden sitzt und mittig läuft. Schließen Sie den Schnellspanner wieder fest und bringen Sie die Bremsen wieder in die richtige Position.

V-Brake

hydraulische Felgenbremse

Seitenzugbremse

Mountainbikes mit SRAM Antriebssystem sind mit Type 2 Schaltungen ausgestattet. Bei diesen kann der Käfig gespannt und verriegelt werden. Dadurch lässt sich ein Laufradwechsel deutlich leichter durchführen.

Beachten Sie beim Laufradwechsel die eventuell vorgeschriebene Laufrichtung des Reifens (Pfeil auf Seitenwand). Vergewissern Sie sich bei einem Laufradwechsel, ob die Bremsen anschließend wieder einwandfrei funktionieren. Machen Sie unbedingt eine Bremsprobe.

! **GEFAHR:** Die Achsmuttern beziehungsweise Schnellspanner sind ein sehr wichtiger Punkt am Fahrrad. Vergessen Sie deshalb nie, die Achsmuttern nach einem Radwechsel wieder mit dem vorgeschriebenen Drehmoment fest zu ziehen oder den sicheren Sitz der Schnellspanner zu überprüfen.

SCHNELLSPANNER

Laufräder mit Schnellspannachsen sind mit einem Schnellspanner fixiert. Sollte das Laufrad nicht fest genug sitzen, den Schnellspannhebel nochmals öffnen (auf Position „open“ bringen), die Mutter auf der Gegenseite etwas festziehen und den Hebel schließen (auf Position „close“ bringen). Diesen Vorgang solange wiederholen bis das Laufrad fest sitzt.

Lassen Sie sich von Ihrem Händler zeigen, wie man Laufräder richtig ein- und ausbaut, damit Sie die richtige Technik für das Sichern eines Laufrades mit einem Schnellspanner verstehen. Vergewissern Sie sich vor jeder Fahrt, ob die Laufräder sicher am Rad befestigt sind.

RICHTIG

! **GEFAHR:** Ein nicht ganz geschlossener Schnellspannhebel kann sich wieder öffnen. Dadurch können sich die Laufräder während der Fahrt lösen. Das kann zu schweren Stürzen führen.

Eine Besonderheit stellen Naben mit Steckachsen bzw. mit dem RWS System von DT Swiss dar. Bitte beachten Sie dazu die Anleitungen der MTB Gabelhersteller (für Steckachsen) bzw. von DT Swiss (für RWS).

FALSCH

FELGEN

Die Felgenflanken dienen bei vielen Bremssystemen als Bremsfläche. Achten Sie darauf, dass die Felgenflanken sauber sind. Halten Sie diese frei von Schmutz und Fett. Die Bremsen funktionieren nur auf glatten, sauberen Bremsflächen optimal.

Speziell moderne V-Bremsen erzeugen hohe Bremskräfte auf die Felgen. Dadurch entsteht aber auch ein höherer Felgenverschleiß. Bei stark verschlissenen Felgen besteht eine sehr hohe Bruchgefahr. In so einem Fall kann der Reifen plötzlich von der Felge springen. Es besteht höchste Sturzgefahr. Manche Felgenmodelle sind mit einer Felgenverschleißanzeige ausgestattet. Eine in die Flanke gedrehte Rille verschwindet mit zunehmendem Verschleiß. Oder auf der Bremsfläche wird ein Loch oder eine Linie sichtbar, noch bevor die Felge übermäßig verschlissen ist. Bei Auftreten dieser Markierung ist die Felge umgehend auszutauschen.

- Spätestens beim Austausch des zweiten Satzes Bremsklötze sollte die Wandstärke der Felge überprüft werden.
- Reinigen Sie die Felgenflanken regelmäßig und achten Sie auf evtl. eingedrückte Sandkörner, Metallspäne und Schmutz.
- Schenken Sie dem Bremsgeräusch größte Aufmerksamkeit: Ein Sandkörnchen eingefahren – 10 km Abfahrt mit viel Bremsen – und die Felge kann „durchgeschliffen“ sein.

! **GEFAHR:** Die Felgen sind regelmäßig auf Beschädigung oder eventuelle Verformungen zu prüfen und gegebenenfalls auszutauschen. Bei Felgen mit höherer Laufleistung sollte die Wandstärke des Felgenhornes in regelmäßigen Abständen durch einen Fachmann kontrolliert werden. Felgen mit Verschleißanzeige sind auszutauschen, sobald diese das anzeigt. Fahren Sie nicht mit stark verschlissenen Felgen. Es besteht hohe Verletzungsgefahr.

NABEN

Kontrollieren Sie die Nabenlager regelmäßig auf ihren festen Sitz. Sollten sie ein Lagerspiel aufweisen, muss dieses sofort nachgestellt und behoben werden. Halten Sie die Lager immer in geschmiertem Zustand. Die Naben werden ständig von Schmutz und Spritzwasser belastet. Die Nabenlager sind zwar gut geschützt, müssen aber nach gewisser Fahrzeit gewartet werden. Reinigen und schmieren Sie die Nabenlager mindestens 1 x jährlich.

Regelmässige Wartung erhöht die Lebensdauer der Nabenlagerungen wesentlich.

HINWEIS: Die Wartung und Einstellung der Naben erfordert Fachwissen und Spezialwerkzeug. Diese Arbeiten sollten von einem Fachmann ausgeführt werden.

GABELN

Informationen zu Federgabeln finden Sie im Kapitel „Federungssysteme".

Bei starren Gabeln können Beschädigungen entstehen, wenn die Gabelscheiden zusammengedrückt werden. Aus diesem Grund immer darauf achten, dass eine Nabe oder Transportsicherung eingebaut ist. Wird die Nabe entfernt und keine Transportsicherung eingebaut, ist darauf zu achten, dass keine seitliche Kraft auf die Gabel wirkt.

HINWEIS: Zwischen Steuerlager und Vorbau dürfen bei Gabeln mit Carbonschaft maximal 30mm Distanzringe (Spacer) eingebaut werden (40mm bei Gabeln mit Aluschaft). Eine Überschreitung führt zu erhöhter Belastung des Gabelschaftes und kann zum Bruch der Gabel führen. Damit die Vorbauklemmung die größtmögliche Kontaktfläche mit dem Gabelschaft hat muss die Länge exakt bestimmt werden. Der montierte Vorbau darf maximal 2mm über den Rand des Schaftrohres hinausragen. Eine empfehlenswerte Alternative ist es, den Gabelschaft etwa 1mm über den Vorbau herausragen zu lassen und einen 2,5~5mm Spacer über den Vorbau einzulegen.

Transportsicherung

Zwischen Vorbau und Gabelschaft Montagepaste geben. Dadurch reduziert sich das erforderliche Drehmoment und die Bauteile werden entlastet. Die Montagepaste muss erneuert werden sobald der Vorbau auf dem Gabelschaft verstellt wird.

! **GEFAHR:** Bei Gabeln mit Schaft aus Kohlefaser unbedingt die mit der Gabel gelieferten Montagehinweise beachten und nur die mit der Gabel gelieferte Spezial-Klemmeinheit verwenden. Missachtung kann zu schwersten Verletzungen führen. Oberhalb des Vorbaus dürfen maximal 5 mm Spacer platziert werden.

! **GEFAHR:** Kabelbinder für Computersensoren dürfen nur handfest festgezogen werden und zwischen Sensor und Gabelscheide muss ein Gummipolster eingelegt werden. Missachtung kann zum Bruch der Gabel und schwersten Verletzungen führen.

RAHMEN

Das Kernstück Ihres SIMPLON Fahrrades ist der Rahmen. Der Rahmen ist für den jeweiligen Einsatzzweck und die damit verbundenen Belastungen gebaut.

Unsere Fahrräder sind robust, können jedoch bei falscher Überbeanspruchung zerstört werden.

Ein Rennrad-Rahmen ist nicht für Fahrten im Gelände gedacht. Machen Sie mit dem Fahrrad – auch mit einem Mountainbike – keine Sprünge. Das Rad und auch Sie selbst können dadurch Schäden erleiden. Sollten Sie Sprungvorführungen sehen, muss Ihnen bewusst sein, dass diese Akrobaten spezielle Fahrräder und eine durch langes Training gelernte Technik haben. Aber auch diese tollkühnen Radfahrer haben während ihrer Trainingszeit schon etliche Rahmen und Körperteile beschädigt!

Transportsicherung

Bei Rahmen können Beschädigungen entstehen, wenn der Hinterbau zusammengedrückt wird. Aus diesem Grund immer darauf achten, dass eine Nabe oder Transportsicherung eingebaut ist. Wird die Nabe entfernt und keine Transportsicherung eingebaut, ist darauf zu achten, dass keine seitliche Kraft auf den Rahmen wirkt. Die Praxis zeigt, dass selbst beim Transport in Hartschalenkoffern auf diese Maßnahme nicht verzichtet werden sollte.

Sollten Sie oder Ihr Mechaniker Montageständer verwenden, bei dem das Fahrrad von einer Greifzange gehalten wird, achten Sie darauf, dass diese nur an der Sattelstütze angesetzt wird. **Leichtbaurahmen,** besonders **Carbon-Rahmen** sind für hohe Belastungen während dem Radfahren konstruiert. Die Rahmen sind jedoch sehr empfindlich auf Belastungen auf die Seitenwände der Rahmenrohre. Benutzen Sie daher auch keine Kindersitze oder Autofahrradträger, die mittels einer Rahmenschelle montiert werden. Geklemmte Hinterbauseitenständer sind bei Carbon-Rahmen unzulässig und beschädigen den Rahmen.

GERÄUSCHE IN DER PRAXIS

Carbonrahmen übertragen Geräusche auf Grund Ihres großen Resonanzraumes intensiver als Aluminiumrahmen. Dadurch täuschen oftmals Geräusche, die durch Komponenten hervorgerufen werden, Probleme am Rahmen vor.

OBERFLÄCHE KOHLEFASER

Speziell unsere Rahmen und Gabeln aus Kohlefaser sind kompromisslos für beste Fahrleistungen entwickelt worden. Unser Herstellungsverfahren und die vielen Schritte in Handarbeit lassen kleine Unregelmäßigkeiten in der Oberflächenstruktur nicht vermeiden. Solche Unregelmäßigkeiten können zum Beispiel leichte Wellen im Gewebeverlauf, Unebenheiten der Oberfläche oder kleine Lufteinschlüsse im Harz der Decklage sein. Solche "Schönheitsfehler" sind rein optischer Art und stellen keinen Reklamationsgrund dar. Sie können sicher sein, dass jeder SIMPLON Rahmen unsere umfassende Qualitätskontrolle bestanden hat und eventuelle kosmetische Variationen keinerlei negativen Einfluss auf die Funktion und Leistungsfähigkeit der Rahmen haben.

UNSICHTBARE SCHÄDEN

Alle Rahmen und Gabeln müssen in regelmäßigen Abständen einer gründlichen Prüfung bezüglich Beschädigung (Risse, Dellen ...) unterzogen werden. Bei Carbonrahmen und Carbongabeln können Schläge, von außen nicht sichtbare Beschädigungen (Delaminationen zwischen den einzelnen Faserlagen) verursachen. Nach Stürzen oder Unfällen ist es deshalb besonders angebracht, die Bauteile in kürzeren Abständen zu beobachten und bei Veränderungen aller Art aus Sicherheitsgründen fachmännischen Rat einzuholen.

!

GEFAHR: Vermeiden Sie bei Leichtbau Alu-Rahmen und Carbon-Rahmen die Verwendung von Kindersitzen, Autofahrradträger, Hinterbauständer, usw., die mittels einer Rahmenhalterung befestigt werden. Ebenso ist ein Montageständer, bei dem das Rad von einer Greifzange gehalten wird, zu meiden. Die Rahmen sind nicht für solche Belastungen auf die Seitenwände gebaut und könnten dadurch zerstört werden.

FEDERUNGSSYSTEME

Moderne Räder sind oft mit Federungssystemen (Federgabel, gefederte Sattelstütze, im Rahmen integrierte Federelemente) ausgestattet, um Fahrkomfort und Bremskontrolle zu verbessern. Um die gewünschten Vorteile zu erzielen, müssen die jeweiligen Federungssysteme richtig eingestellt und auf den Fahrer abgestimmt sein. Hinweise zur Einstellung finden Sie in den beiliegenden Bedienungsanleitungen des jeweiligen Herstellers.

Die Einstellung der Federelemente beeinflusst auch das Fahrverhalten des Fahrrades. Gewöhnen Sie sich deshalb nach jeder Einstellungs-Änderung während einer Probefahrt an das veränderte Fahr- und Bremsverhalten. Tun Sie das zuerst auf sicherem Gelände.

FEDERGABELN

Wenn ein Stoß auf das Vorderrad wirkt, wird der untere Teil der Gabel nach oben gedrückt, die Gabel schiebt sich zusammen. Eine Feder im Inneren der Gabel wird zusammengepresst und sorgt dafür, dass die Gabel nach dem Zusammenschieben wieder die ursprüngliche Stellung einnimmt. Damit sich diese Feder nicht schlagartig entspannt und der Ausfedervorgang kontrollierbar abläuft, wird ein Öldämpfer in die Gabel eingebaut.

Federgabeln unterscheiden sich vor allem in der Art der Federelemente und in der Dämpferart. Als Federwerkstoff werden Luft, Stahlfedern oder spezielle Kunststoffarten (Elastomere) oder eine Kombinationen von diesen verwendet.

Für Federgabeln gilt:

- Luftdruck bei Luftgabeln überprüfen.
- Sind die Dichtungen o.k.? Sind die Standrohre stark ölverschmiert, tritt Öl aus der Dichtung? In diesem Fall sind die Dichtungen auszutauschen.
- Geben Sie 1 x pro Monat etwas Öl auf die Dichtung zwischen Stand- und Tauchrohr.
- Lassen Sie regelmäßig alle Verschraubungen an der Gabel überprüfen.
- Achten Sie auf saubere Gleitflächen der Standrohre.

Je nach Gabeltyp lassen sich die Feder- und Dämpfereinstellung über einen Drehknopf oder durch Veränderung des Luftdrucks anpassen. Sollten die Verstellmöglichkeiten nicht ausreichen, müssen andere Federn oder Dämpfer eingebaut werden. Dieser Wechsel sollte jedoch nur vom Fachhändler vorgenommen werden.

Luftventil

! **GEFAHR:** Eine Veränderung der Federgabeleinstellung beeinträchtigt die Fahr- und Bremseigenschaften des Fahrrades.

Manche Gabeln sind mit einem „Lockout System" ausgestattet. Diese Gabeln lassen sich über eine Veränderung der Druckstufendämpfung verhärten.

Um eine Beschädigung des Dämpfungssystems zu verhindern besitzen diese Gabeln ein Überdruckventil welches bei Schlägen anspricht, sodass die Gabeln auch im verriegelten Betrieb einfedern. Trotz des Überdruckventils sollten Sie das „Lockout" zur Schonung der Gabel und des Rahmens nur aktivieren, wenn Sie entweder auf Asphalt oder bergauf fahren. Beim Bergabfahren das „Lockout" der Gabel auf jeden Fall ausschalten.

Abstimmung der Federgabel an die persönlichen Anforderungen:

- Beginnen Sie die Gabel-Abstimmung mit vollständig zurückgedrehter Federvorspannung und auf der geringsten Dämpfungsstufe.
- Befestigen Sie einen Kabelbinder so über das Standrohr, dass er sich noch leicht verschieben lässt.
- Die Gabel sollte beim Aufsitzen ca. 15 – 35 % ihres maximalen Federweges einfedern. Ist das nicht der Fall, müssen Sie die Federvorspannung verändern.
- Fahren Sie über gemischtes Gelände und schauen Sie anschließend, wie viel des Federweges Sie ausgenutzt haben. Ist der Kabelbinder nur wenige Millimeter verschoben, ist die Gabel zu hart eingestellt. Kontrollieren Sie, ob die Federvorspannung vollständig zurückgedreht ist und lassen Sie gegebenenfalls die Federn austauschen.
- Ist der Kabelbinder auf der gesamten Länge verschoben oder die Gabel schlägt mit einem hörbaren Geräusch durch, ist die Feder zu weich. Spannen Sie die Federn vor. Wird das Verhalten nicht besser, lassen Sie die Federn von einem Fachmann austauschen. (Können Sie keinen Kabelbinder über das Standrohr ziehen, benötigen Sie einen Mitfahrer, der das Verhalten Ihrer Gabel während der Fahrt beobachtet.)
- Ist die richtige Abstimmung der Feder getroffen, beginnen Sie die Dämpfung einzustellen. Beginnen Sie in kleinen Schritten und beobachten Sie die Geschwindigkeit, mit der die Gabel ausfedert. Bei zu geringer Dämpfung verläuft der Ausfedervorgang schlagartig. Sie haben beim Fahren das Gefühl, als ob Sie das Rad abwerfen will.
- Je stärker Sie die Dämpfung einstellen, desto langsamer entspannt sich die Feder, der Aufschwingeffekt ist geringer. Zu starke Dämpfung bewirkt, dass die Gabel bei schnell aufeinander folgenden Stößen zusammensinkt, da sie nicht mehr schnell genug ausfedern kann.
- Bei Systemen mit Plattformdämpfung sollten Sie die Abstimmung der Federgabel laut Angaben des jeweiligen Herstellers machen.

→ Die genauen Bedienungs-, Einstellungs- und Wartungshinweise entnehmen Sie bitte der mitgelieferten Bedienungsanleitung des Herstellers.

GEFEDERTE SATTELSTÜTZEN

Gefederte Sattelstützen erhöhen den Komfort auf unebenem Untergrund. Sie bieten jedoch nicht die Vorzüge wie ein voll gefederter Rahmen. Sie sind auch nicht für Downhill Fahrten ausgerichtet. Um die gewünschten Dämpfungseigenschaften zu erreichen, kann die Federspannung verändert werden.

- Um die Federspannung zu verändern, nehmen Sie die Sattelstütze aus dem Rahmen.
- Die Federspannungs-Stellschraube befindet sich unten an der Stütze.
- Um die Spannung zu erhöhen, drehen Sie die Einstellschraube im Uhrzeigersinn.
- Um die Feder zu entspannen, drehen Sie gegen den Uhrzeigersinn.

→ Modelle mit MCU-Elastomeren werden durch Ablängen des Elastomers grob auf das Fahrer(innen) gewicht eingestellt. Modelle mit Stahlfeder werden durch Austausch der Stahlfeder grob auf das Fahrer(innen)gewicht eingestellt. Beachten Sie dazu die Bedienungsanleitung des Sattelstützenherstellers.

Bei manchen Sattelstützen ist das Seitenspiel über eine oder mehrere Spiel-Stellschraube(n) justierbar. Geringes Spiel ist für eine korrekte Funktion erforderlich. Zu viel Spiel verhindert eine gute Funktion der Federung und führt zu vorzeitigem Lagerverschleiß. Kontrollieren Sie daher regelmäßig das Seitenspiel und stellen Sie dieses laut Anleitung des Sattelstützen-Herstellers ein. Lassen Sie die gefederte Sattelstütze jeweils nach einer gewissen Betriebszeit (siehe Anleitung des Sattelstützenherstellers) von einem Fachhändler warten.

Spielstellschraube

Federspannungs-
stellschraube

HINTERBAUFEDERUNG

Full-Suspension-Bikes haben neben einer Federgabel auch einen beweglichen Hinterbau, der über einen Stoßdämpfer gefedert und gedämpft wird. Beim Aufsitzen auf das Rad taucht das Federbein der Hinterradschwinge leicht ein, damit ein negativer Federweg entsteht. Diese Feder entspannt sich beim Überfahren einer Geländeunebenheit, die Hinterradschwinge gleicht die Unebenheit aus. Um die Vorteile eines voll gefederten Fahrrades ausnutzen zu können, muss das Rad auf das Fahrergewicht, Fahrertyp und Einsatzzweck abgestimmt sein.

Ein Cross-Country-Rennfahrer stellt die Federung etwas straffer ein als ein Komfort-Biker. Das Federbein darf jedoch nicht zu weich eingestellt sein, damit es nicht durchschlägt. Das wäre spürbar an harten Schlägen, die durch das stoßartige und vollständige Zusammenschieben des Stoßdämpfers entstehen.

GEFAHR: Fahren Sie nicht mit einem durchschlagenden Dämpfer. Der Dämpfer selbst oder der Rahmen können dadurch irreparabel beschädigt werden.

- Das Fahrrad sollte beim Aufsetzen ca. 15-35% des maximalen Federwegs einfedern.
- Bei luftgefederten Dämpfern wird zum Anpassen der Druck variiert. Verwenden Sie dazu jedoch nur eine dafür passende Pumpe und halten Sie sich an die Druckangaben des Dämpferherstellers.
- Die Dämpfung wird von außen über ein Verstellrädchen (oder einen Verstellhebel) eingestellt. Drehen Sie dieses in kleinen Schritten und testen Sie, wie sich die Dämpfung verändert.
- Die richtige Dämpfung ist erreicht, wenn der Hinterbau einmal nachwippt, wenn von einem hohen Bordstein herunter gefahren wird.

Manche Dämpfer sind mit einer „Lockout"-Funktion ausgestattet. Durch diese Funktion verhärtet sich die Dämpfung sehr stark. Beim Umlegen des Lockout-Hebels wird der Dämpfer fast blockiert. Diese Funktion ist sinnvoll bei ebenem, glatten Untergrund (wie Asphalt) oder Bergaufpassagen im Wiegetritt auf glattem Untergrund. Bei Downhill-Abschnitten oder in rauem Gelände darf ein Full-Suspension-Rad jedoch nicht blockiert sein.

HINWEIS: Bei Downhill-Fahrten oder Fahrten auf unebenem Gelände darf der Dämpfer eines Full-Suspension-Bikes nicht komplett blockiert sein. Full-Suspension-Rahmen sind nicht auf stärkere Belastungen mit blockiertem Dämpfungssystem ausgelegt und könnten dadurch beschädigt werden.

→ Die Dämpfertechnik verändert sich sehr rasch. Beachten Sie unbedingt die mit dem Rad mitgelieferte Bedienungsanleitung des Dämpferherstellers.

Die Wartung des Rahmens beschränkt sich oft im Wesentlichen auf die Reinigung des Lagerbereichs und des Federbeins. Verwenden Sie dazu keine scharfen Reinigungsmittel und benutzen Sie keine Hochdruckreiniger. Kontrollieren Sie, ob die Lagerungen Spiel aufweisen:

- Heben Sie dazu das Fahrrad am Sattel hoch und versuchen Sie, das Hinterrad seitwärts hin- und herzubewegen.
- Um das Spiel am Federbein zu überprüfen, setzen Sie das Hinterrad auf den Boden und heben es wieder hoch. Achten Sie dabei auf Klappergeräusche.
- Ein eventuell auftretendes Lagerspiel sollten Sie sofort von einem Fachmann nachjustieren und beseitigen lassen.

Schwingenlager-abdeckung

Befestigungsschrauben

Die Befestigungsschrauben des Dämpfers und des Schwingenlagers sollten in regelmäßigen Abständen auf festen Sitz (max. Drehmoment beachten) kontrolliert werden.

HINWEIS: Nach einer längeren Betriebsdauer wird ein Gabel- bzw. Dämpferservice durch einen Fachmann empfohlen bzw. zur Erhaltung eines Garantieanspruches vorgeschrieben. Dadurch wird eine lange Lebensdauer und gute Funktion des Dämpfers sichergestellt. Details finden Sie in der Anleitung der Federgabel bzw. des Hinterbaudämpfers.

5. WISSENSWERTE HINWEISE ZUM THEMA FAHRRAD

MITNAHME VON KINDERN

Die Mitnahme von Kindern ist nur in speziellen Sitzen oder Kinderanhängern erlaubt. Die Halterungen eines Kindersitzes werden meistens direkt am Rahmen angebracht. Halten Sie sich bei der Montage an die Hinweise des jeweiligen Herstellers. Keinesfalls dürfen Kindersitze, die mittels Rahmenhalterung montiert werden, an Carbon-Rahmen oder sehr leichten Alu-Rahmen angebracht werden.

Es ist zu beachten, dass durch das Gewicht von Sitz und Kind das Fahrverhalten negativ beeinflusst wird. Üben Sie besonders auch das Auf- und Absteigen! Wichtig ist, dass das Kind im Sitz angeschnallt ist und die Füße in den dafür vorgesehenen Haltern ruhen. Setzen Sie dem Kind während der Fahrt immer einen Helm auf.

RADTRANSPORT

Es gibt verschiedene Trägersysteme, mit denen Räder mit dem Auto transportiert werden:

AUF DEM DACH

Indem die Räder auf einer Schiene stehend und einer Klammer, die ans Unterrohr greift, montiert werden. Bei mangelnder Sorgfalt oder zu harter Klemmeinheit bzw. Klemmung kann das Rahmenrohr beschädigt werden. Bei einem anderen System wird das Vorderrad ausgebaut und das Rad wird mit einer Schnellspann-Halterung an den Naben fixiert, das Hinterrad wird von einer Schiene gehalten.

Benutzen Sie keine Trägersysteme, bei denen das Rad umgekehrt, mit dem Lenker und Sattel auf dem Träger befestigt wird. Dabei werden Lenker und Sattel während der Fahrt zu sehr beansprucht.

AM HECK

Verschiedene Heckträgervarianten sind erhältlich. Diese haben den Vorteil, dass das Fahrrad nicht so weit hochgehoben werden muss. Zudem bieten Sie auch eine wesentlich geringere Angriffsfläche für Fahrtwind.

! **GEFAHR:** Leichtbau-Alurahmen und Carbonrahmen dürfen nicht mit den üblichen Rahmenklemmen in den Autoträger eingespannt werden Durch solche Klemmen werden die Rahmen beschädigt. Für Leichtbau-Alurahmen, Alurahmen mit stark unrunden Rohren und Carbonrahmen dürfen deshalb ausschließlich Heckträger ohne Rahmenklemmung und Dachträger mit Nabenbefestigung verwendet werden.

Bei Transport mit ausgebautem Hinterrad (z.B. im Auto oder im Fahrradkoffer) muss folgendes beachtet werden. Seitlicher Druck auf nicht abgestützte Hinterbaustreben kann zu irreparablen Beschädigungen führen. Die Abstützung erfolgt durch die Hinterradnabe. Bei ausgebautem Hinterrad und möglichem Druck auf den Rahmen (selbst Hartschalenkoffer sind kein ausreichender Schutz) muss deshalb unbedingt eine entsprechende Transportsicherung (z.B. lose Hinterradnabe) eingesetzt werden.

! **GEFAHR:** Bei Transport mit ausgebautem Hinterrad unbedingt eine Transportsicherung zwischen die Ausfallenden einbauen. Missachtung kann zu irreparablen Rahmenschäden führen.

FLASCHENHALTER / PUMPENHALTER

Bild A

Bild B

Die Gewindeeinsätze für die Montage von Flaschenhaltern sind zur Befestigung von handelsüblichen Flaschenhaltern mit M5 Gewindeschrauben vorgesehen. Das maximale Drehmoment für die Flaschenhalterschrauben beträgt 5Nm.

Die Flaschenhalter müssen so ausgeführt sein, dass diese auf den Gewindeeinsätzen bündig aufliegen (Bild A). Flaschenhalter die sich am Rohr abstützen (Bild B) sind nicht zulässig, da diese ein Ausreißen der Gewindeeinsätze bewirken können.

Wenn Pumpenhalter mit dem Flaschenhalter mitgeschraubt werden darauf achten, dass kein Luftspalt zwischen Schraube, Halter und Gewindesockel besteht, da sonst der Gewindesockel ausgerissen werden kann.

6. WARTUNG UND PFLEGE

REINIGUNG

Verschiedene Materialien und Mechanismen benötigen auch ihre Pflege und Reinigung. Teile mit nur begrenzter Lebensdauer bleiben durch gute Pflege und Reinigung länger haltbar, zeigen aber trotzdem nach gewisser Zeit Ermüdungserscheinungen. Risse und Verfärbungen sind Anzeichen auf solche Ermüdungserscheinungen.

Die Fahrradreinigung soll auch zur Inspektion dienen. Kontrollieren Sie, gleichzeitig mit der Reinigung, das Rad auf Risse oder Kratzspuren, beschädigte Schalt- und Bremszüge, Materialverbiegungen, lockere Speichen, lockere Schrauben und diverse Teile, die – falls beschädigt oder mangelhaft – ausgetauscht werden müssen.

Nehmen Sie zur Fahrradreinigung einen **Schwamm** oder **Lappen** mit **klarem Wasser.** Vorsicht bei der Reinigung mit einem Dampfstrahler. Der unter hohem Druck stehende Wasserstrahl kann an den Dichtungen vorbei bis in die Lager drücken. Dabei werden die Schmiermittel ausgespült, womit die Lagerlaufflächen zerstört werden. Besonders im Winterbetrieb sollte die Reinigung in kürzeren Abständen erfolgen, damit Streusalz keine Schäden verursacht.

Vorsicht bei der Kettenreinigung: **Gift für die Kettenpflege ist die Verwendung von Benzin, Spiritus, Petroleum** oder Ähnlichem. Vermeiden Sie auch das Reinigen der Kette mit einem Hockdruckreiniger. Die hier genannten „Reinigungsmittel" waschen die Kette bis in die letzte Ecke aus und machen das Material „trocken". So behandelte Ketten können nur noch in einem heißen Kettenölbad gerettet werden. Reinigen Sie die Kette mit einem öligen Lappen von abgelagertem Schmutz.

Die Kette und die beweglichen Teile der Schaltung sind regelmäßig **nach der Reinigung zu schmieren.** Konservieren Sie Lack, Speichen, metallische Oberflächen, usw. nach der Reinigung mit einem Sprüh- oder Hartwachs. Schützen Sie die metallischen Teile mit einem dünnen Ölfilm. Ideal dafür ist sogenanntes Kriechöl, es dringt auch in die kleinsten Ritzen vor und schützt dort vor Korrosion.

Auch bei Rahmen und Komponenten aus Kohlefaser empfehlen wir zur Pflege eine Reinigung mit einem Fahrradreiniger oder Seifenlauge und anschließender Oberflächenversiegelung mit einem Schutzwachsspray (z. B. Dynamic Schutzwachs). Dadurch werden die Poren in der Oberfläche der Lackierung aber auch von eventuell rohen Kohlefaseroberflächen, vor schädlichen Umwelteinflüssen geschützt und zudem die Reinigung erleichtert. Kohlefaser ist scheuerempfindlich – deshalb sollten scheuernde Kontaktstellen mit Anbauteilen (z. B. Brems- und Schaltseilhüllen) durch Anbringung einer robusten Polyurethan-Schutzfolie vor dem Aufscheuern geschützt werden.

!

GEFAHR: Bringen Sie kein Pflegemittel und kein Kettenöl auf die Bremsbeläge und die Bremsflächen der Felgen! Das könnte die Bremswirkung beeinträchtigen – Ihre Sicherheit ist in Gefahr! Bei Scheibenbremsen beeinträchtigen Fett oder Öl auf der Scheibe die Bremswirkung wesentlich. Die Bremsbeläge werden unbrauchbar.

REIFENPANNE

Verliert Ihr Reifen Luft, ist entweder ein Ventil defekt oder der Schlauch hat ein Loch. Überprüfen Sie zuerst das Ventil. Stammt der Luftverlust nicht vom Ventil, müssen Sie die Reifenpanne beheben. Dazu bauen Sie zuerst das entsprechende Laufrad aus dem Rad (Siehe dazu Kapitel „Laufräder – Radausbau").

Ist das Laufrad ausgebaut, können Sie den Schlauch wechseln:

- Die restliche Luft komplett ablassen und Ventilmuttern entfernen.
- Lösen Sie eine Reifenflanke mit Hilfe von Kunststoff-Montierhebeln von der Felge.
- Entfernen Sie den defekten Schlauch.
- Untersuchen Sie bei Reifenpannen immer den Mantel auf Fremdkörper um weitere Schäden zu verhindern. Kontrollieren Sie auch den korrekten Sitz des Felgenbands. Das Felgenband muss alle Speichen-Nippel bedecken.
- Anschließend den neuen Schlauch leicht aufpumpen, (damit dieser seine runde Form annimmt) und wieder einlegen.
- Schieben Sie mit dem Daumen die Reifenflanke auf die Felge zurück. Achten Sie darauf, dass Sie den Schlauch nicht zwischen Reifen und Felge einklemmen.
- Den Reifen wieder auf vorgeschriebenen Reifendruck aufpumpen und das Laufrad wieder korrekt einbauen.

Demontage

Montage

Damit ein defekter Reifen bei einer Ausfahrt nicht lange aufhalten kann, führen Sie am besten immer ein Pannen-Set bei sich, bestehend aus:

- Ersatzschlauch
- Reifenheber
- Luftpumpe/Luftpatrone

GEFAHR: Verwenden Sie als Ersatzteile nur gleich gekennzeichnete Reifen und Schläuche.

Bei Schlauchlos-Reifen (UST-System) können Sie bei einem Defekt einen herkömmlichen Reifen-Schlauch einsetzen, damit Sie während einer Tour die Fahrt fortsetzen können. Den Schlauch jedoch so bald wie möglich wieder entfernen und das ursprüngliche Schlauchlos-System wieder herstellen.

UST TUBELESS

Bei UST Reifen dürfen keine Montierhebel verwendet werden. Diese könnten die Dichtlippe des Reifens beschädigen.

ACHTUNG: Auch Schlauchlos-Reifen, die mit einem Kevlar-Kern ausgestattet sind, sollen nicht gefaltet werden, da dadurch die Dichtlippe des Reifens beschädigt werden könnte.

STURZ

Stellen Sie bei einem Sturz zuerst fest, ob Sie verletzt sind und begeben sich, wenn erforderlich, in ärztliche Behandlung. Ein Sturz belastet das Fahrrad über das normale Maß hinaus. Kontrollieren Sie nach einem Sturz den Zustand Ihres Fahrrades bzw. der Komponenten. Verbogene, verfärbte oder tief verkratzte Teile sollten nicht mehr uneingeschränkt verwendet werden. Lassen Sie diese Teile von einem Fachhändler überprüfen und gegebenenfalls austauschen.

GEFAHR: Ein Sturz belastet das Material über das normale Maß hinaus. Infolge von Materialermüdung können Teile ohne Vorwarnung brechen, was zu katastrophalen Folgen führen kann.

Wenn Sie über den Zustand Ihres Fahrrades oder einzelner Teile irgendwelche Zweifel haben, lassen Sie es von einem Fachhändler oder Fahrradsachverständiger genau überprüfen.

ACHTUNG: Carbon-Rahmen sollten nach äußeren Einwirkungen wie Sturz oder Aufprall auf Risse und Schichtablösungen untersucht werden. Aufgrund der Materialbeschaffenheit von Carbonteilen treten an diesen keine Eindellungen auf. Ein Carbon-Rahmen kann beschädigt sein, ohne dass sich das im Fahrverhalten sofort bemerkbar macht. Dennoch könnte eine Weiterbenützung den Carbon-Rahmen weiter schwächen, bis er bricht.

ROLLENTRAINING

Alle SIMPLON Rahmen und Gabeln sind uneingeschränkt für den Einsatz auf einer losen Trainingsrolle ohne feste Einspannung zugelassen.

Wenn das Fahrrad auf Rollentrainern, bei denen das Hinterrad fixiert wird, verwendet wird, ist zu beachten, dass das "Fahren aus dem Sattel" unzulässig ist und zu vorzeitiger Rahmenermüdung führt.

Wird auf solchen Rollentrainern "aus dem Sattel" gefahren, erlischt die Rahmengarantie. Fahren im Sattel mit moderater Kraft ist auf Rollentrainern, bei denen das Hinterrad eingespannt wird, ohne Einschränkung der Garantie zulässig.

ALLGEMEINE PFLEGETIPPS

Trotz hochwertiger Lackierung oder Eloxierung bedürfen auch die Oberflächen unserer Rahmen einer regelmäßigen Pflege. Insbesondere nach Kontakt mit Schweiß, elektrolythaltigen Getränken oder Straßensalz sollten Sie die Oberflächen und Knotenpunkte sorgfältig reinigen und mit einem für Fahrräder handelsüblichen Schutzwachsspray, wie zum Beispiel Dynamic Schutzwachs, versiegeln. Körperschweiß, Meeresluft, Straßensalz sowie aggressive Reinigungsmittel können durch die Lackschicht hindurchgelangen und ein Unterwandern des Lackes verursachen. Dies sowohl bei Aluminium als auch bei Carbonrahmen. Vermeiden Sie deshalb ungeschützten Kontakt zu diesen Stoffen und versiegeln Sie die Oberfläche Ihres Rades regelmäßig. Schäden, die durch Oxidation entstehen, sind von einer Garantieleistung ausgeschlossen.

Manche Chemikalien in Klebstreifen, Aufklebern und Schutzfolien können Fahrradlacke angreifen und ablösen. Besonders wenn Aufkleber längere Zeit auf dem Lack bleiben, kann es vorkommen, dass beim Entfernen der Lack des Rahmens ebenfalls abgezogen wird. Da wir keinen Einfluss auf das Verhalten nachträglich angebrachter Aufkleber haben, sind solche Schäden von der Garantie ausgenommen.

HINWEIS: Selbst hochwertige, abgedichtete Lager sind nicht resistent gegen die Belastung durch Hochdruckreinigungsanlagen und besonders scharfen Wasserstrahl. Schäden, die aufgrund eingetretenen Wassers entstehen sind deshalb kein Reklamationsgrund.

Falls Sie Ihr Rad in den Wintermonaten kaum oder nur teilweise verwenden, nutzen Sie die Standzeit und bringen es beim Händler zur Inspektion vorbei. Jetzt sind die Wartezeiten am kürzesten und der Mechaniker kann sich ohne Hektik um ihr Fahrrad kümmern.

Nach ca. 10 – 15 Stunden Fahrt oder 100 – 200 Kilometern sollten Sie Ihr Fahrrad zur ersten Inspektion bringen. In der ersten Einlaufphase längen sich die Züge, Speichen können sich setzen, die Schaltung kann sich verstellen usw. Vereinbaren Sie deshalb mit Ihrem Fachhändler einen Termin zur ersten Durchsicht. Wann immer Ihnen jedoch eine Fehlfunktion an Ihrem Fahrrad auffällt, bringen Sie das Rad in eine Fachwerkstatt. Halten Sie sich an die in der Wartungstabelle angegebenen Intervalle.

Oft stammen vermeintliche Geräusche aus dem Tretlagerbereich gar nicht von dort, sondern haben andere Ursachen.

Eine häufige Ursache für regelmäßige Knarzgeräusche sind die Speichen der Laufräder (aneinander reibende Speichen). Am besten alle Kreuzungspunkte der Speichen leicht ölen.

Eine andere Quelle für Knackgeräusche ist die Zahnkranzkassette. Zur Behebung diese abnehmen und die Oberfläche des Freilaufkörpers mit Kupferpaste einstreichen. Danach das Zahnkranzpaket montieren und den Abschlussring mit dem vollen Drehmoment lt. Herstellerangabe festziehen.

Haben Sie Zweifel daran, gewisse Tätigkeiten nicht ordnungsgemäß durchführen zu können, oder es fehlt Ihnen das notwendige Fachwissen oder Werkzeug, dann wenden Sie sich am besten an einen Fachmann.

KRATZER IN RAHMEN / GABEL

Durch Unachtsamkeit beim Transport, Stürze oder Steinschläge kann es zu Lackschäden kommen. Auch kleine Kratzer sollten umgehend mit Klarlack versiegelt werden, da sonst die Lackschicht unterwandert werden kann. Der Rahmen korrodiert dann unter dem Lack und es kommt nach einiger Zeit zu großflächigen Lackablösungen.

- Die Stelle reinigen, Lackabsplitterungen entfernen und mit einem 800er Nassschleifpapier vorsichtig anschleifen.
- Mit Alkohol gut entfetten
- Klarlack aufbringen und trocknen lassen bis der Lack vollständig ausgehärtet ist. Um Unebenheiten auszugleichen, erneut lackieren und aushärten lassen
- Zur optischen Perfektionierung mit 2000er-Nassschleifpapier die lackierte Stelle glattschleifen und anschließend mit einer Politurpaste auf Hochglanz polieren.
- Mit Schutzwachs versiegeln

HINWEIS: Schutzwachs nicht auf die Bremsflächen bringen, da sonst die Bremswirkung stark reduziert wird.

Wenn Rahmen oder Gabeln großflächig neu lackiert werden, erlischt die Garantie, da wir keinen Einfluss auf die Vorarbeiten und die Lackierung haben und es (u.a. durch überhöhte Temperaturen beim Lackieren) zu unsichtbaren Vorschädigungen des Rahmens oder der Gabel kommen kann.

CARBON MONTAGEPASTE

Die SIMPLON Montagepaste (oder spezielle Carbon Montagepaste anderer Fabrikate) dient der Erhöhung des Reibwertes und der Trennung von Carbon-Komponenten am Fahrrad.

Vor der endgültigen Montage des Vorbaus sollten alle Klemmflächen dünn mit der Montagepaste bestrichen werden. Durch die Montage mit der Paste wird die Verdrehsicherheit bei deutlich geringerem Anzugsmoment der Schrauben erreicht. Dadurch werden die Schraubverbindung und die Bauteile weniger belastet.

Bei der Sattelstütze wird eine rutschsichere Befestigung mit weniger Drehmoment bzw. Schließkraft des Schnellspanners erreicht. Ebenso lässt sich so die Gefahr des „Festfressens“ von Carbonsattelstützen im Rahmen minimieren. Bitte beachten Sie, dass durch die in der Montagepaste enthaltenen Festkörper, beim Verstellen der Sattelstütze Kratzer an der Oberfläche entstehen können.

Auch unter die Klemmschellen von Umwerfern am Sitzrohr sollte bei die Montagepaste immer eingesetzt werden, damit die Schelle auch bei geringem Drehmoment sicher hält.

WARTUNGSINTERVALLE

Bauteil	Tätigkeit	Vor jeder Fahrt	Monatlich	Jährlich	Sonstige Intervalle
Schrauben und Muttern	Kontrollieren, Nachziehen		*		
Lack, Metallteile	Konservieren				vierteljährlich
Sattelstütze	Ausbauen und schmieren Verschraubung kontrollieren		 *	*	
Sattelstütze (gefedert)	Spielkontrolle		*		
Bremse	Funktionskontrolle, Belagstärke und Position zur Felge kontrollieren, Bremsprobe Sichtkontrolle der Bremszüge	*	 *		siehe Herstellerangabe
Schaltung	vorn u. hinten reinigen u. schmieren		*		
Schalt-/Bremszüge	ausbauen und fetten			*	
Pedale	Lagerspiel kontrollieren Rastmechanismus reinigen und schmieren		* *		
Tretkurbel	Kontrollieren, nachziehen lassen			*	
Tretlager	Lagerspiel kontrollieren		*		
Lenkungslager	Lagerspiel kontrollieren neu fetten lassen		*	 *	
Nabenlager	Lagerspiel kontrollieren fetten		*	 *	
Kette	Kontrollieren bzw. schmieren Kontrollieren bzw. austauschen	*			 ca. 2000 km
Lenker	Prüfen bzw. austauschen				mind. alle 2 Jahre oder nach Sturz
Vorbau (konventionell)	Ausbauen und fetten			*	
Lichtanlage	Kontrollieren	*			
Bereifung	Luftdruck, Ventilsitz kontrollieren Profil und Reifenflanken kontrollieren	*	 *		
Laufrad	Kontrolle ob fester Sitz Rundlauf und Speichenspannung prüfen Felgenwandstärke kontrollieren	*	 * *		 spät. nach 2. Satz Bremsbeläge
Federgabel (Feder/ Elastomer)	Öl wechseln bzw Elastomere fetten Schrauben kontrollieren		 *	*	siehe Herstellerangabe
Federgabel (Luft)	Luftdruck prüfen zur Wartung schicken		*	 *	siehe Herstellerangabe
Hinterbaudämpfer Lufttype	Kontrollieren, Luftdruck prüfen Lagerstellen reinigen zur Wartung einsenden		* *	 *	siehe Herstellerangabe

!

GEFAHR: Die maximalen Drehmomentwerte müssen unbedingt eingehalten werden. Werden diese überschritten, können Bauteile beschädigt oder zerstört werden wodurch es im Fahrbetrieb sofort oder im Laufe der Zeit zu Totalversagen mit schlimmen Unfallfolgen kommen kann.

Tasten Sie sich von geringeren Werten an ein Drehmoment an, bei welchem das Bauteil sicher fixiert ist. Erhöhen Sie dazu die Anzugsmomente mit einem Drehmomentschlüssel schrittweise und prüfen Sie immer wieder den festen Sitz des Bauteils. Oft sitzt das Bauteil fest, bevor das maximal zulässige Drehmomente erreicht ist. Kontrollieren Sie die Verschraubungen nach ca. 200 – 400 km nochmals und dann gemäß Wartungstabelle.

Beim maximalen Drehmoment handelt es sich um einen Wert der nicht überschritten werden darf. Im Regelfall ist ein geringeres Drehmoment für eine sichere Verbindung ausreichend.

Speziell bei Verwendung von Montagepaste kann das Drehmoment oft deutlich unter diesen Wert reduziert werden da die Feststoffpartikel in der Montagepaste die Reibung deutlich erhöhen.

Tipp: Je geringer das Anzugs-Drehmoment der Schrauben umso weniger wird das Bauteil belastet - speziell wichtig ist das bei Carbonrahmen und Carbonkomponenten.

HINWEIS: Entnehmen Sie die empfohlenen Drehmomentwerte der dieser Anleitung beiliegenden Tabelle.

Für Drehmomente, die in der Tabelle nicht angegeben werden, gelten die Hinweise der jeweiligen Komponentenhersteller. Insbesondere auch dann, wenn die Angaben der Komponentenhersteller geringer sind als die von uns angegebenen Drehmomente.

HINWEIS: Ziehen Sie bei Verbindungen, die aus zwei oder mehr Schrauben bestehen (z. B. Lenker-Vorbau) die Schrauben wechselweise in kleinen Schritten fest, bis alle Schrauben gleichmäßig festgezogen sind.
Eine Ausnahme bildet das Vorbaumodell Simplon ZERO. Hier müssen zuerst die beiden oberen Lenkerklemmschrauben festgezogen und danach erst die beiden unteren Schrauben fixiert werden (maximal bis zum zulässigen Drehmoment - in der Regel deutlich weniger Drehmoment für eine sichere Lenkerfixierung).

!

ACHTUNG: Die Mindesteinschraubtiefe muss eingehalten werden. Diese liegt bei harten Aluminiumlegierungen bei mindestens dem 1,4-fachen des Schraubendurchmessers. Im Allgemeinen sind nicht die Schrauben, sondern das Bauteil der schwache Punkt.

7. SICHERHEITSHINWEISE

Zusammenfassend einige Punkte, die eingehalten werden müssen, damit Ihre Sicherheit gewährleistet ist:

- Vermeiden Sie Gefahrensituationen.
- Tragen Sie die richtige Kleidung und einen Fahrradhelm.
- Achten Sie auf Ihre Umwelt.
- Schließen Sie Ihr Rad immer ab, wenn es unbeaufsichtigt ist.
- Um am Straßenverkehr teilnehmen zu können, muss Ihr Rad der StVO bzw. StVZO entsprechen.
- Verwenden Sie das Rad typengerecht.
- Beachten Sie die Maximalbelastung und das veränderte Fahrverhalten bei Zuladung.
- Die Sattelstütze muss mit der Mindesteinstecktiefe im Rahmen verbleiben. Halten Sie den Schnellspannhebel für die Sattelstützenklemmung immer korrekt und fest verschlossen.
- Kontrollieren Sie nach jedem Verstellen des Lenkers den sicheren Halt der Lenker-Vorbau-Einheit.
- Bedienen Sie beide Bremsen mit Gefühl, so dass die Räder nicht blockiert werden.
- Reinigen und überprüfen Sie den Zustand der Felge und tauschen Sie verschlissene Felgen rechtzeitig aus.
- Achten Sie auf den richtigen und festen Sitz der Bremsgummis, damit diese nicht abrutschen und in die Speichen geraten oder den Reifen beschädigen. Prüfen Sie die Stärke der Bremsbeläge.
- Bei Hydraulikbremsen müssen die Hydraulikleitungen und Anschlüsse absolut dicht sein.
- Halten Sie Lenkungslager richtig eingestellt. Lockere Lenkerlager und Vorbauten können die Fahreigenschaft negativ beeinflussen.
- Lösen Sie bei langen Abfahrten immer wieder die Bremse, damit sich die Bremsanlage nicht überhitzt.
- Heiß gebremste Scheiben- oder Rücktrittbremsen abkühlen lassen.
- Verwenden Sie bei Scheibenbremsen nur eingebremste Bremsbeläge. Berühren Sie keine heißen Bremsscheiben und Bremssattel.
- Halten Sie das Schaltungssystem so eingestellt, dass die Kette auf Grund eines Schaltvorgangs nicht von einem Zahnkranz springt.
- Treten Sie die Fahrt bei Dunkelheit nur an, wenn die Lichtanlage einwandfrei funktioniert und der Dynamo fest sitzt.
- Achten Sie auf den korrekten Reifenluftdruck. Abgenutzte Reifen durch neue ersetzen.
- Ketten müssen rechtzeitig ausgewechselt werden. Dazu unbedingt passendes Werkzeug verwenden.
- Beschädigte Lenker sofort auswechseln, Leichtbaulenker nach ca. einem Jahr austauschen, damit diese nicht plötzlich brechen können.
- Der Laufradschnellspanner muss richtig und fest verschlossen sein.
- Felgen sind regelmäßig auf Beschädigungen oder eventuelle Verformungen zu prüfen und gegebenenfalls auszutauschen.
- Leichtbaurahmen, besonders Carbon-Rahmen, sind sehr empfindlich auf Belastungen auf die Seitenwände der Rahmenrohre.
- Eine Veränderung der Dämpfereinstellung beeinträchtigt die Fahr- und Bremseigenschaften des Fahrrades.
- Fahren Sie nicht mit einem durchschlagenden Dämpfer. Der Dämpfer selbst, oder bei Full-Suspension-Bikes der Rahmen, können dadurch irreparabel beschädigt werden.

- Full-Suspension-Rahmen sind nicht auf stärkere Belastungen, wie Downhill-Fahrten oder Fahrten über starke Geländeunebenheiten, mit blockiertem Dämpfungssystem ausgelegt. Sie könnten dadurch beschädigt werden.
- Kontrollieren Sie nach einem Sturz Ihr Material. Ein Sturz belastet das Material über das normale Maß hinaus.

8. GARANTIEBEDINGUNGEN

GARANTIEDAUER

Die Gewährleistungspflicht innerhalb der EU beträgt **24 Monate ab dem Erstverkaufsdatum.**

SIMPLON gewährt in manchen Märkten eine darüber hinausgehende zusätzliche **freiwillige Verlängerung** der Garantiedauer von **24 Monaten** auf Bruch von **SIMPLON Rahmen** oder **SIMPLON Gabeln**, wenn dieser auf Material- oder Verarbeitungsfehler zurückzuführen ist. Die freiwillig verlängerte Garantie beinhaltet keine Arbeitskosten oder Transportkosten für den Umbau. Sie ist beschränkt auf Ersatz oder Reparatur des defekten Bauteiles.

Nach einer **kostenlosen Online-Registrierung auf www.simplon.com** durch den Erstkäufer **innerhalb von 20 Tagen** ab dem Kaufdatum wird diese Bruchgarantie um weitere 24 Monate – also auf insgesamt **6 Jahre** – verlängert (Garantieverlängerung ist nicht in allen Märkten zutreffend).

Die gesetzliche Gewährleistung wird durch die von SIMPLON freiwillig verlängerte Garantie nicht eingeschränkt. Die freiwillig verlängerte Garantie gilt nur für Rahmen- oder Gabelbruch. Für die Lackierung gelten die gesetzlichen Gewährleistungsbestimmungen.

Die freiwillig verlängerte Bruchgarantie gilt nur für den Ersterwerber/-in und ist nicht übertragbar. Sie beinhaltet keine für einen Umbau anfallende Arbeitskosten oder Transportkosten und ist beschränkt auf Ersatz oder Reparatur des defekten Bauteils. Die Einhaltung der Garantiebestimmungen ist Voraussetzung für einen Garantieanspruch.

GARANTIEBESTIMMUNGEN

- **Die Garantie gilt nur für den Ersterwerber/-in des betroffenen Fahrrades und ist nicht übertragbar.**
- Sollte eine Garantieleistung in Anspruch genommen werden, resultiert daraus weder eine Verlängerung noch ein Neubeginn der Garantiedauer.
- Die Vorlage des komplett ausgefüllten und mit dem Händlerstempel versehenen Fahrradpasses sowie der Kaufquittung ist unbedingt erforderlich. Ansonsten ist eine umgehende und positive Garantieerledigung nicht möglich.
- SIMPLON behält sich das Recht vor, kostenfreie Mängelbeseitigung abzulehnen, wenn die erforderlichen Dokumente nicht mit dem reklamierten Teil vorgelegt werden oder wenn der Fahrradpass unvollständig, unleserlich oder nachweislich falsch ausgefüllt ist.
- Die Gewährleistung/Garantie umfasst keinen der nachfolgenden Punkte:
    - Unfälle oder andere nicht in der Macht von SIMPLON liegende Umstände
    - Reparaturen durch Dritte, die keine autorisierten SIMPLON Fachhändler sind
    - Fahrräder, bei denen die Rahmennummer geändert, entfernt oder unleserlich gemacht wurde
    - SIMPLON Rahmen oder Starrgabeln, die neu lackiert wurden

- Ein Garantieanspruch ist immer bei einem autorisierten SIMPLON Fachhändler (am besten bei dem Händler, bei dem Sie das Fahrrad gekauft haben) geltend zu machen.
- Im Falle eines Garantieanspruches, hat SIMPLON die Möglichkeit, nach eigenem Ermessen die defekten Teile zu reparieren oder zu ersetzen. Sollte ein Bauteil derselben Type, Größe oder Farbe nicht mehr lieferbar sein, kann SIMPLON ein Teil, welches als Nachfolge-Bauteil angesehen werden kann, zur Abgeltung des Garantieanspruches zur Verfügung stellen. Die Garantie ist beschränkt auf die Reparatur oder den Ersatz von defekten Teilen. Darüber hinaus können keine weiteren Ansprüche geltend gemacht werden.
- Die über die gesetzliche Gewährleistung hinausreichende Garantiezeit beinhaltet nur das defekte Bauteil. Erforderlicher Arbeitsaufwand bzw. anfallende Verpackungs- oder Porto-spesen gehen zu Lasten des Käufers. Um in den Genuss der verlängerten Garantie zu kommen, müssen nach ca. 100 bis 200 gefahrenen Kilometern bei Ihrem Fachhändler alle beweglichen Teile auf ihre Einstellung kontrolliert, sowie alle Muttern, Schrauben, Kurbeln, Pedale und Speichennippel nachgezogen und das Erstservice in der Service-Checkliste bestätigt werden.
- Von der Garantie ausgenommen sind Teile, die einem natürlichen Verschleiß unterliegen wie z. B. Glühbirnen, Ketten, Reifen, Felgen, Bremsbeläge, Griffe, Naben, Lenkungs- und Getriebelager, Hinterbaulagerungen und Dämpferbuchsen, sowie alle Schäden, die durch unsachgemäße Behandlung, mangelhafte Pflege und Wartung oder normale Abnützung zurückzuführen sind.
- Wenn Rahmen oder Gabeln neu lackiert werden, erlischt die Garantie, da wir keinen Einfluss auf die Vorarbeiten und die Lackierung haben und es zu unsichtbaren Vorschädigungen des Rahmens oder der Gabel kommen kann.
- Die Garantie kann ferner nicht beansprucht werden, wenn Veränderungen an der Original-konstruktion vorgenommen wurden, das Rad nicht unter normalen Bedingungen verwendet wird (Freestyle, Stunt-Darbietungen etc.) oder eine sonstige Überbeanspruchung vorliegt. Ebenfalls kein Anspruch besteht bei Spätschäden, die aus vorhergegangenen Stürzen oder Unfällen resultieren.
- Für Schäden die durch nicht kompatible oder ungeeignete Anbauteile verursacht werden besteht kein Garantieanspruch.
- Die Technologie unserer Carbon-Rahmen ist auf besonders geringes Gewicht ausgelegt. Deshalb hat das Sichtcarbon an Stellen die nur klar lackiert werden eine tragende Funktion. Das Reflexionsverhalten von Carbon macht schon geringe Verschiebungen im Gewebeverlauf sichtbar. Solche Unregelmäßigkeiten sind produktionsbedingt und unvermeidbar und stellen deshalb keinen Verarbeitungsfehler dar.
- Durch das spezielle Verhalten im Praxisbetrieb können bei Carbon-Rahmen im Laufe der Zeit an manchen Stellen Harrrisse in der Füll- und Lackschicht auftreten da durch Alterung die Füll- und Lackschichten spröder werden. Solche Risse sind nur geringe kosmetische Mängel und stellen keinen Grund für einen Garantieanspruch dar.

CRASH REPLACEMENT

Um Sie als Erstbesitzer auch in schwierigen Situationen nicht im Stich zu lassen, bieten wir Ihnen auf unsere SIMPLON Carbonrahmen und Carbongabeln in manchen Märkten seit dem Modell-jahr 2010 ein Crash-Replacement-Programm über 2 Jahre ab Kaufdatum. Dabei haben Sie die Möglichkeit in den ersten 2 Jahren ab Kaufdatum zu vergünstigten Konditionen ein neues Bauteil zu erwerben. Um das Crash-Replacement in Anspruch nehmen zu können, ist es **unbedingt** erforderlich, dass Sie ihr Rad **binnen 20 Tagen nach Kaufdatum online registriert haben** (siehe auch „Garantiedauer").

Die genauen Bestimmungen und Hinweise zur Abwicklung finden Sie im Internet unter www.simplon.com im Menüpunkt „Service/Info".

INSPEKTIONSNACHWEIS

Anhand der folgenden Checkliste können Sie erkennen, wann die nächste Inspektion fällig wird, und so rechtzeitig einen Termin mit Ihrem Händler vereinbaren. Auch im Garantiefall ist unter Umständen ein Inspektionsnachweis wichtig. Bitte die Inspektionen deshalb vom Händler immer bestätigen lassen.

1. INSPEKTION: nach ca. 100 - 200 km oder 3 Monate ab Verkaufsdatum

Datum	Stempel und Unterschrift des Händlers

2. INSPEKTION: nach ca. 1.000 km oder 6 Monate ab Verkaufsdatum

Datum	Stempel und Unterschrift des Händlers

3. INSPEKTION: nach ca. 2.000 km oder 1 Jahr ab Verkaufsdatum

Datum	Stempel und Unterschrift des Händlers

4. INSPEKTION: nach ca. 4.000 km oder 2 Jahre ab Verkaufsdatum

Datum	Stempel und Unterschrift des Händlers

5. INSPEKTION: nach ca. 6.000 km oder 3 Jahre ab Verkaufsdatum

Datum	Stempel und Unterschrift des Händlers

FAHRRADPASS

Füllen Sie den Fahrradpass unbedingt vollständig aus und lassen Sie ihn von ihrem SIMPLON Fachhändler abstempeln. So haben Sie im Falle, dass ihr Fahrrad gestohlen wird, alle wichtigen Informationen zur Hand.

Name, Vorname

Anschrift

Fahrradmodell

Rahmenhöhe

Rahmenfarbe

Rahmennummer
(befindet sich unterhalb des Tretlagers)

Nr. Hinterbaudämpfer
(falls vorhanden)

Gabelmodell

Gabelnummer
(falls vorhanden)

Sonderausstattung
(falls vorhanden)

Händlerstempel, Händlerunterschrift und Verkaufsdatum

Rahmenmonteur

Radmonteur

SIMPLON FAHRRAD GMBH
Oberer Achdamm 22 • 6971 Hard • Österreich • office@simplon.com